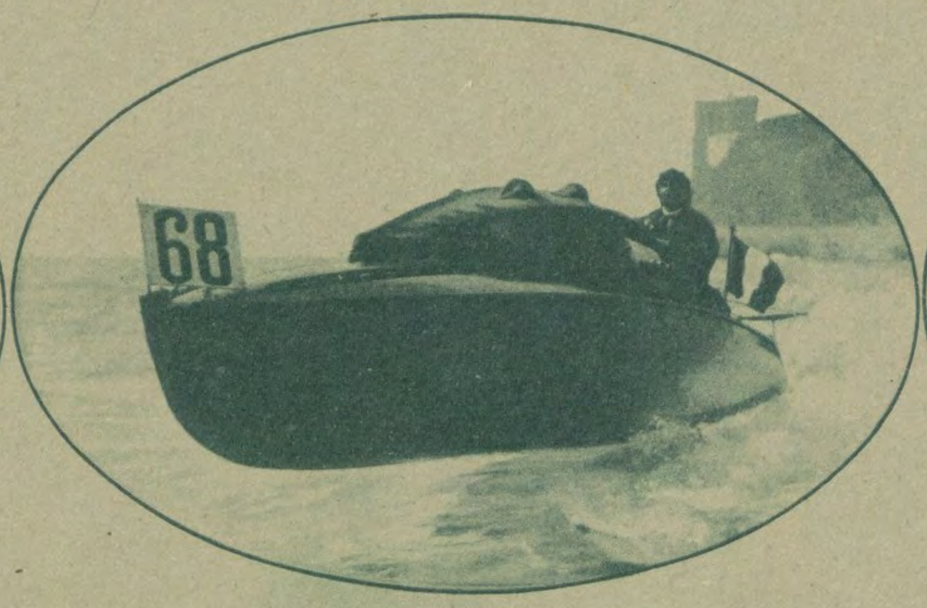
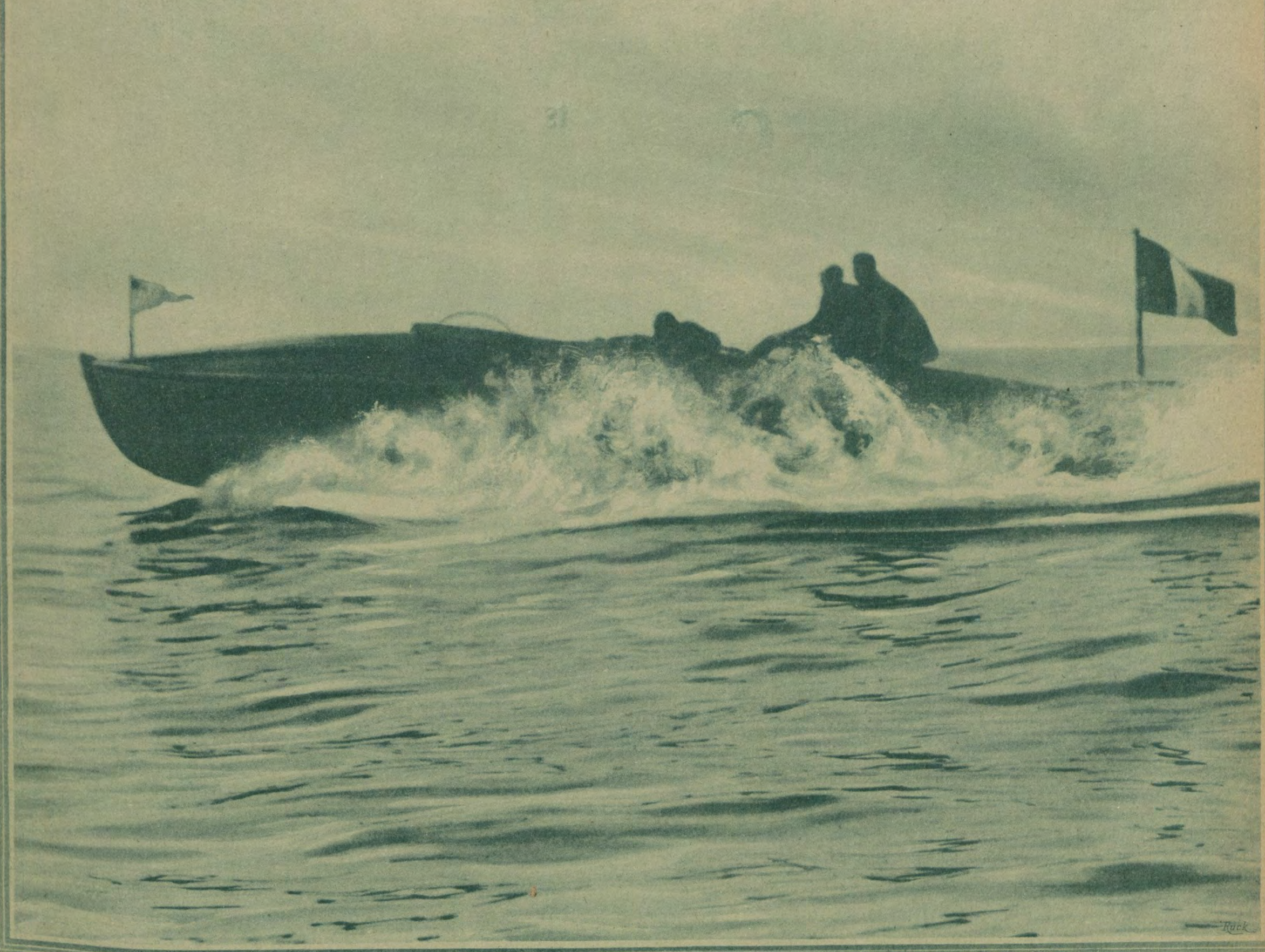
16e Année. — N° 763.

Le numéro : 50 centimes

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

VIE AU GRAND AIR





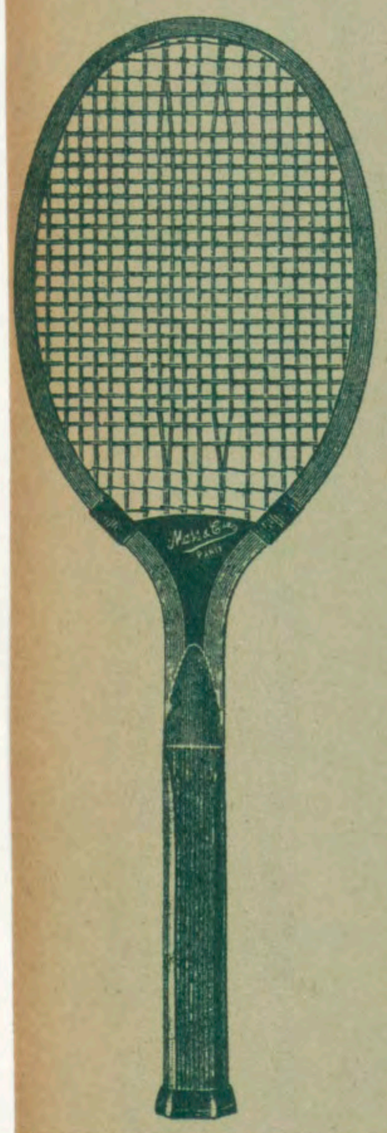
LES TRIOMPHATEURS DE MONACO

Le Vonna, *à M. Emile Dubonnet, le bateau le plus rapide du monde, construit par les chantiers Tellier. En haut, à gauche : M. A. Tellier. A droite: M. Emile Dubonnet. Au milieu : le* Na Roch, *recordman du monde des cruisers de 2e série, construit par les chantiers Tellier, à M. Roger Bérard.*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MASS & Cº"

Parmi tant d'autres, les Championnats ci-après ont été gagnés avec la RAQUETTE MASS & Cº



Championnat du Monde
Championnat de France
d'Angleterre, de Suède,
de Hongrie, de Suisse,
etc., etc.

PRIX : **35** FRANCS

Catalogue franco sur demande

MASS & Cº

Place de la Madeleine, 9, Paris

AU

LOUVRE

PARIS Tout PLUS ÉLÉGANT & MEILLEUR MARCHÉ que partout ailleurs PARIS

LUNDI 5 MAI ET JOURS SUIVANTS

Toilettes de Campagne

OCCASIONS EXCEPTIONNELLES A TOUS LES COMPTOIRS

PLAQUES
POSITIVES GUILLEMINOT
SANS RIVALES
R. GUILLEMINOT BOESPFLUG & Cie PARIS

VIENT DE PARAITRE

Dans la Collection Illustrée

Sports-Bibliothèque

ATHLÉTISME et GYMNASTIQUE SUÉDOISE

Le volume broché : 5 francs

EN VENTE PARTOUT

GOLD STARRY
PORTE PLUME RÉSERVOIR
Le meilleur marché
INVERSABLE
Safety N°39 15 frs
Contient beaucoup d'encre
Catalogue illustré GRATUIT
JANDELLE 8, rue Ernest-Cressons, PARIS
En vente dans toutes les Papeteries

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
POUR VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS. BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 24, Rue Rambuteau, PARIS.

…ier, meublé ou non, petit château près Bayeux (Calvados). Vastes communs. …herbage, grand jardin. Très belle avenue et …enades. Droit de chasse sur ferme proche. …nité de la mer. S'adresser à MM. SEJOURNÉ, …ce Saint-Martin, à Caen.

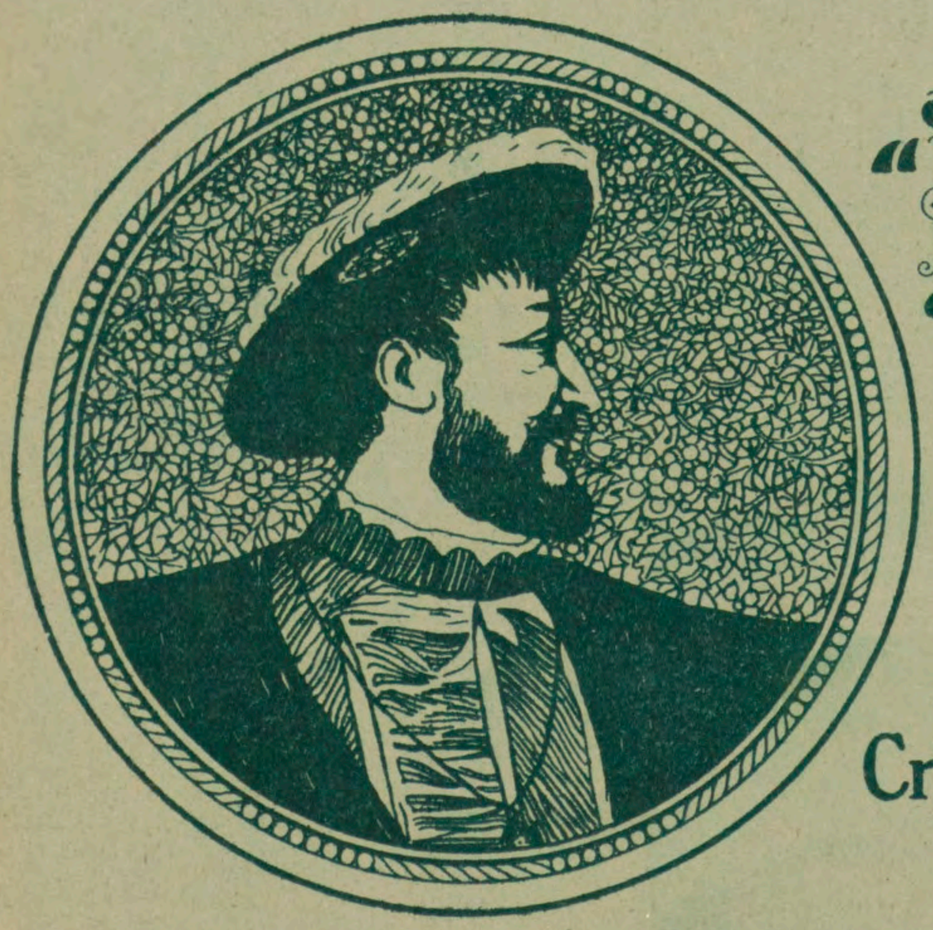
VOIR DANS
…RMES & CHATEAUX
du 1er Mai
Concours Hippique de Paris

PASTILLES VICHY-ÉTAT
La Boîte : 0f.50 cent.

Après les repas 2 ou 3
PASTILLES VICHY-ÉTAT
Facilitent la Digestion
LA POCHETTE 0f50
(Nouvelle Création)
Boîte ovale 2 fr. Coffret de 500 gr. 5 fr.

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**

10, r. Hautefeuille, Paris (VIe)
Paris, Province, Etranger
Appareil de suspension évitant toute secousse.
Personnel choisi.
:: TÉLÉPHONE : 818-67 :::
(Jour et nuit)



"La Françoise"

Grande Liqueur de Cognac

Créée à la Cour de François 1er

Actuellement fabriquée à Saint-Savinien-sur-Charente
Siège Social : 71, rue de Provence, Paris

La Vie au Grand Air

N° 763 — 3 Mai 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

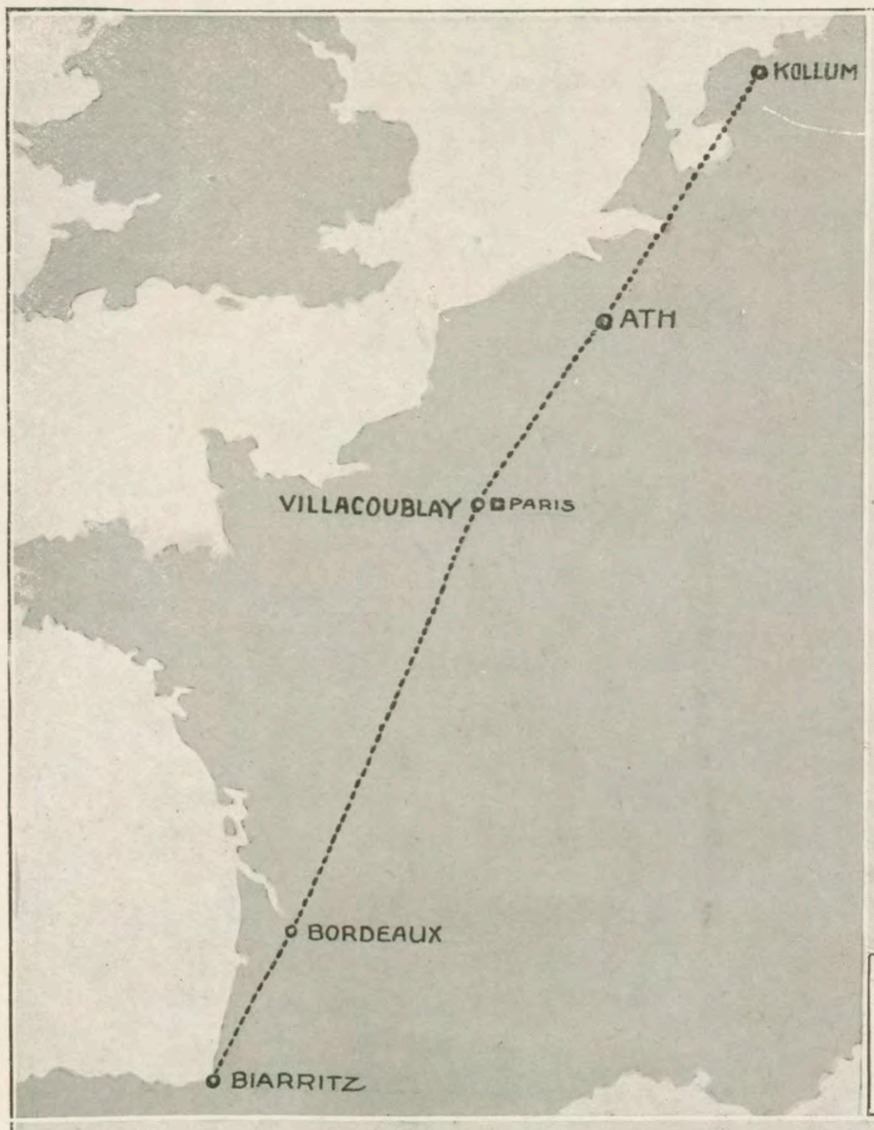
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

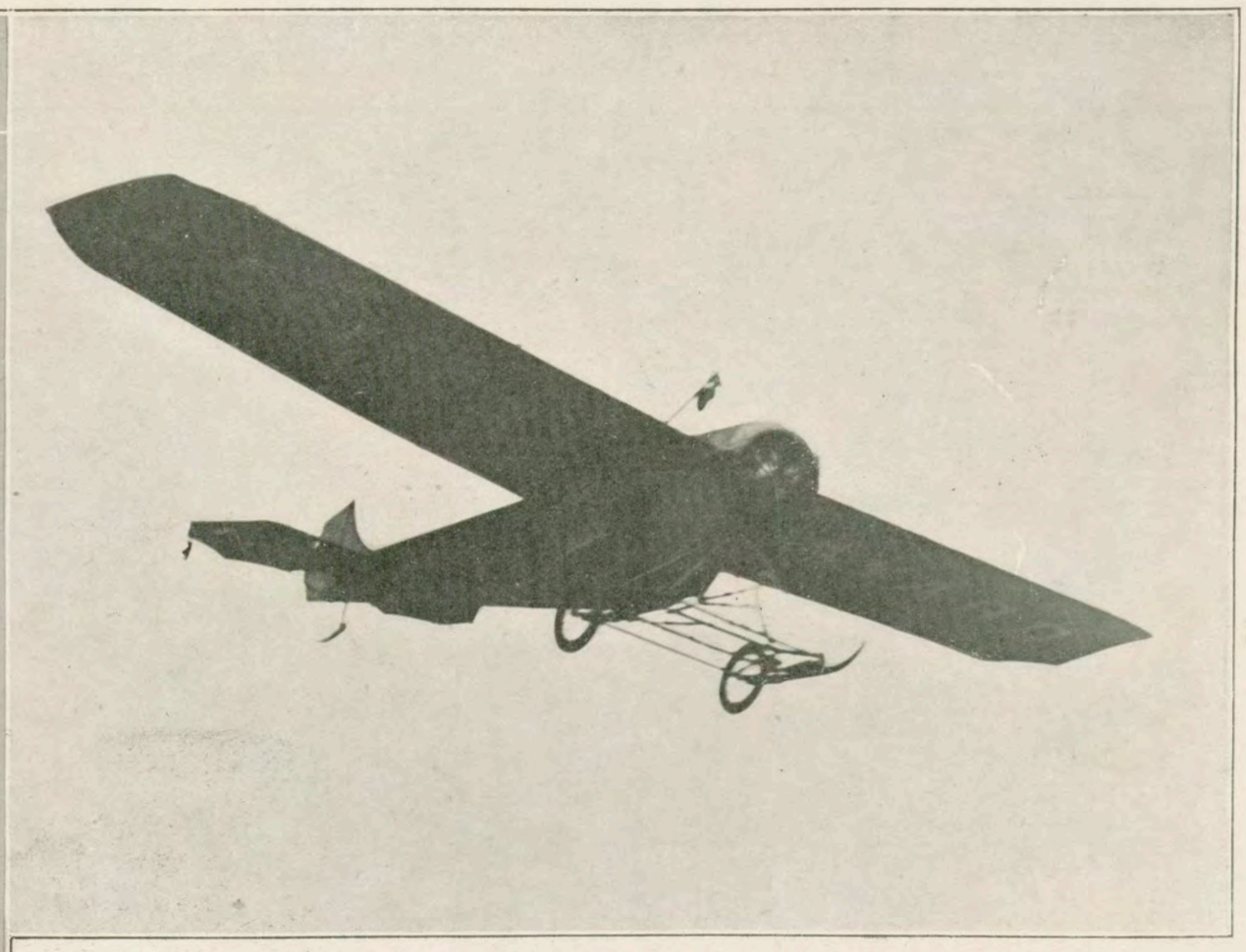
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

GILBERT VOLE 1.075 KILOMÈTRES DONT 825 SANS ESCALE

L'aviateur Eugène Gilbert, qui détenait déjà le record du voyage sans escale par son raid Lyon-Paris en 3 h. 10, a réussi le 24 avril une prouesse merveilleuse. Parti de Paris à 5 h. 7 du matin, il atterrissait pour la première fois à Vittoria, en Espagne, à 1 h. 30, ayant ainsi franchi 825 kilomètres sans reprendre terre. Pendant 300 kilomètres, il lutta contre la pluie, se maintint de Bordeaux à Biarritz à 50 mètres du sol et de Biarritz à Vittoria à 3.000 mètres. Reparti à 3 h. 30, il s'arrêtait à 6 heures à Medina del Campo, ayant volé 1.025 kilomètres dans sa journée ; nouveau record à son actif. (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière ; essence Automobiline, huile Avion D. F.)

1.253 KILOMÈTRES DANS LA MÊME JOURNÉE





GUILLAUX EN VOL AU-DESSUS DE BIARRITZ

L'aviateur Guillaux, bien connu des Parisiens pour ses vols au-dessus de la capitale, vient de s'attribuer la coupe de distance, en volant de Biarritz à Kollum.

MAURICE GUILLAUX, LE DÉTENTEUR DE LA COUPE DE DISTANCE

Guillaux, au cours de son voyage, ne fit que trois escales, la première à Bordeaux, la seconde à Villacoublay, la troisième à Ath, en Belgique, où il s'arrêtait près d'une heure, par suite de la fatigue et du mal de mer. Il traversait le Zuyderzee dans sa plus grande largeur et atterrissait à Kollum, la mer l'empêchant d'aller plus loin. Il avait franchi dans sa journée 1.253 kilomètres à une moyenne atteignant par moments, 140 kilomètres à l'heure. Guillaux montait un monoplan muni d'un moteur Clerget (essence Automobiline et huile avion D. F.) et d'une hélice Chauvière. A gauche, la carte du voyage de Guillaux.

LES AMÉLIORATIONS DE LA "VIE AU GRAND AIR"

Le mouvement sportif devenant chaque jour plus important, l'intérêt qu'y prête le public augmentant sans cesse, la *Vie au Grand Air* se doit à elle-même de réaliser de constantes améliorations pour continuer à mériter son titre de « grande revue sportive nationale ». Notre désir de faire toujours de mieux en mieux provient des encouragements continuels que veulent bien nous prodiguer nos lecteurs.

A chaque transformation apportée à la *Vie au Grand Air* a correspondu un accroissement de succès, et c'est ce qui nous engage à persévérer dans la voie que nous nous sommes tracée. C'est pourquoi nous avons décidé de réaliser à partir de ce jour une série d'innovations dont nous avons donné un aperçu dans notre précédent numéro.

COUVERTURE SUR PAPIER EXTRA-FORT

1° La couverture, imprimée sur papier cartonneux, permettra de mieux conserver la *Vie au Grand Air* et lui donnera un cachet plus artistique et plus luxueux. Nous commençons à appliquer cette innovation dans le numéro de ce jour. Nos lecteurs peuvent donc l'apprécier dès aujourd'hui.

UN HORS-TEXTE TOUS LES 15 JOURS

2° Tous les deux numéros nous donnerons un hors-texte représentant les champions les plus célèbres, ce qui permettra à nos lecteurs de se former une galerie complète de tous les héros du sport.

DEUX DOUBLES PAGES AU LIEU D'UNE

3e Dans les numéros qui ne contiendront pas de hors-texte, nous ajouterons deux pages de papier couché qui nous permettront de donner deux doubles pages au lieu d'une. On a pu se rendre compte de l'heureux effet de cette deuxième double page dans le numéro de la semaine dernière.

NOS NUMÉROS DOUBLES

4° Enfin, la période d'été étant par excellence l'époque des grandes épreuves sportives, nous publierons, le premier samedi de chaque mois, jusqu'au 1er octobre, c'est-à-dire en juin, juillet, août et septembre, un numéro double de 32 pages, présenté sous une couverture en deux couleurs. Sans pour cela négliger le moins du monde l'actualité, chacun de ces numéros sera spécialement consacré au sport dont le retentissement aura été le plus grand au cours du mois précédent ou à une grande idée sportive. Ce sera une encyclopédie mensuelle, précieuse pour le présent, indispensable pour l'avenir, puisque ces numéros seront rédigés par les auteurs les plus compétents et les plus autorisés de chaque sport et illustrés de photographies inédites et caractéristiques. Nous sommes certains qu'ils obtiendront auprès de nos lecteurs le même succès que celui que nous avons publié sur l'Education Physique, et qui est aujourd'hui épuisé.

Le prix de ces numéros ne sera que d'un franc.

AVANTAGES AUX ABONNÉS

Les numéros doubles dont nous venons de parler seraient servis *gratuitement* à nos abonnés, auxquels nous sommes heureux de réserver cette nouvelle faveur. Dans le cas où l'accueil du public nous engagerait à la fin de la belle saison à poursuivre *définitivement* la publication de ces numéros doubles mensuels, nous viendrions à assurer encore à nos abonnés une situation privilégiée en ne portant qu'à 28 fr. le prix de l'abonnement d'un an qui devrait logiquement être élevé à 33 fr. puisque le prix d'achat des numéros serait alors le suivant :

40 numéros à 0 fr. 50.	20 fr.
11 numéros doubles à 1 fr. . . .	11 fr.
Le numéro de Noël à 2 fr. . . .	2 fr.
	33 fr.

Nos abonnés bénificieront donc d'un avantage de *5 francs* sur les acheteurs au numéro, sans parler des numéros doubles exceptionnels à un franc, que nous continuerons à publier, chaque fois que l'actualité l'exigera, ni des primes et avantages de toutes natures énumérés au " Carnet Multiprimes ". Il est bien entendu que nos abonnés actuels, et tous ceux qui renouvelleront leur abonnement ou en contracteront un nouveau d'ici le 1er octobre, recevront gratuitement, jusqu'à l'expiration de leur abonnement *en cours*, les numéros doubles mensuels et les autres numéros exceptionnels. Nous sommes heureux de faire pour eux ce nouveau sacrifice que nous devions à leur fidélité et à la confiance qu'ils n'ont jamais cessé de nous témoigner depuis quinze ans.

LA VIE AU GRAND AIR.

NOS MATINÉES D'ABONNÉS

La troisième de *nos quatre matinées d'abonnés pour la saison 1913* est fixée au *lundi 26 mai*, à *4 heures*, au Théâtre Femina. La distribution des places pour ce spectacle sera faite comme de coutume, c'est-à-dire que les 250 abonnés qui se présenteront les premiers au bureau de location du Théâtre Femina, munis de leur *quittance* d'abonnement, recevront un coupon de *deux places* pour la matinée du 26 mai.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Fatalité

Nul n'évitera son destin!

La formule amère et implacable de fatalité antique nous revient une fois de plus en mémoire devant le tragique accident du Zodiac. *Voilà cinq hommes dont quelques-uns avaient, comme Clavenad, tenté l'impossible, joué avec la mort et gagné au jeu. Voilà trois aviateurs qui tous trois ont volé par le vent, souvent même par la tempête. Voilà un escrimeur réputé, homme de sang-froid et de décision, qui, un jour, en gagnant le Prix Salmegeane, réussit, seul à bord, la périlleuse traversée de l'Angleterre, battant une équipe comme celle de Dubonnet et de Leblanc.*

Et ils s'en vont trouver la mort, si souvent évitée de justesse, dans la plus banale des promenades en ballon; car ces hommes de sport, trempés et rudes, ont été tués au cours d'une excursion de simple tourisme.

Et c'est effroyable, tragique, déconcertant. Et l'on se demande, non sans anxiété : " A quoi bon la prudence? Qu'est-ce que la témérité elle-même? " Laissons passer l'heure tragique du destin. On songe à Dumont d'Urville, échappant aux périls du Tour du Monde pour périr brûlé vif dans un banal accident de chemin de fer; à Curie, qui découvrit le terrible radium, et qui meurt, écrasé, par un fardier, place Dauphine...

A Monaco, sept aviateurs et leurs mécaniciens partent dans la tempête. Trois appareils sont culbutés, les hommes jetés à la mer, tous en reviennent. Par mer calme, par temps idéalement beau, à deux cents mètres du port, au milieu de barques qui l'entourent. Gaudard s'élève quelques secondes, retombe et disparaît pour toujours.

Destin fatal, amère ironie des causes secrètes de mort qui se détruisent l'une l'autre pour nous sauver ou s'unissent pour nous perdre. Mystérieux écheveau que filent les Parques et dont soudain le fil casse. C'est la fin. Et la sagesse humaine, en défaut, ne peut que murmurer le mot antique, car la loi dure de mort a toujours pesé sur la race des hommes, et il fut l'un des premiers que durent balbutier en toutes langues les lèvres humaines ; " Ananké, Fatum, Fatalité ".

WHIPPER.

AVIATION

Les enseignements de Monaco

Certains points sont désormais acquis.

De précieux enseignements pourront être tirés du meeting de Monaco. Au départ de la course croisière Monaco-Beaulieu-San-Remo les hydro-aéroplanes se trouvèrent, pour la première fois, aux prises avec la grosse mer. Ce fut l'épisode héroïque du concours et si la casse fut grande, espérons que les progrès qui découleront de cette épreuve seront en proportion.

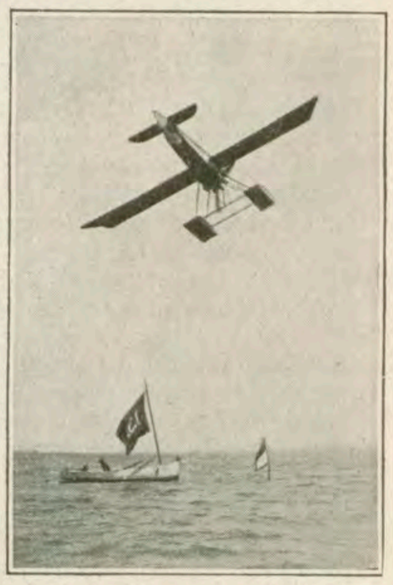
Les appareils Bréguet remportèrent là un succès mérité, car ils étaient nettement supérieurs : 1° par la solidité de leur construction ; 2° par la disposition et le mode d'attache de leur système de flotteurs.

Du reste, d'une manière générale, un progrès très marqué avait été réalisé sur les appareils de Saint-Malo. Les constructeurs s'étaient rendu compte de la nécessité absolue d'éviter autant que possible à leurs appareils les chocs éprouvés notamment au décollage, dans les vagues. Les flotteurs étaient réunis à la plupart des appareils par des amortisseurs. Chez Nieuport et Bréguet, un ingénieux mode d'attache des flotteurs permettait de les avancer ou de les reculer en quelques minutes. Chez Bréguet, l'incidence des flotteurs était en outre réglable.

Cependant on pouvait remarquer quelques hérésies de détail : des flotteurs reliés à la partie gauchissable des cellules, des contacts placés en dehors du fuselage, bien exposés aux embruns, des flotteurs trop en arrière, rendant le capotage inévitable, etc., hérésies démontrant la nécessité pour les constructeurs d'hydro-aéroplanes de s'entourer de collaborateurs au courant des choses de la mer.

La meilleure solution des différents systèmes flottants était de beaucoup celle de l'appareil de Moineau : un flotteur central bien compris, des flotteurs satellites au milieu des ailes, assez bas pour empêcher l'appareil de rouler une fois stoppé, ne travaillant que sur une arête à petite vitesse et se déjaugeant complètement lorsqu'était atteinte la vitesse où ils pourraient gêner la progression et la direction de l'appareil ; enfin des flotteurs de secours au bout d'aile épousant la forme de l'aile et destinés à empêcher l'appareil de chavirer si l'aile atteignait une inclinaison dangereuse.

La difficulté de la stabilité latérale du système du flotteur central se trouve ainsi solutionnée. On pourrait, en plus, élargir ce dernier afin qu'il ait une stabilité latérale propre, à condition de le munir d'une quille pour éviter l'arrachement brusque hors de l'eau, dans les vagues et la tendance à ricocher. L'arrière devra donner le minimum de frottement et avoir une forme fuyante facilitant l'envol, car le flotteur devra être très long, de façon à protéger l'appareil aussi bien par l'arrière que par l'avant. L'accident de Weyman, retourné en arrière par le vent, démontre cette nécessité.



GARROS EN HYDRAVION

L'appareil à flotteur central souffrira beaucoup moins en eau agitée que l'appareil à catamarans, car son flotteur travaillera dans un axe de symétrie. Il sera plus solidement fixé, car il bénéficiera de presque tout le poids consacré pour l'attache de deux flotteurs.

En résumé, les enseignements à retirer de ce très intéressant meeting de Monaco sont la nécessité d'une construction solide et d'un gros excédent de puissance; une grande capacité de flotteurs qui auront à soutenir une grande voilure car, sur mer, il y aura une surface minima, en dessous de laquelle on ne devra pas descendre et qu'on ne pourra remplacer par des chevaux, il faut qu'on puisse déplacer facilement les flotteurs en avant et en arrière et leur incidence doit pouvoir être réglable ; ils devront être munis d'une quille ou reliés à l'appareil par des amortisseurs. Le centre de gravité devra être surbaissé autant que possible, les moteurs complètement couverts, bien à l'abri des paquets de mer, ainsi que les contacts ; il importe que les hélices soient bien protégées, bien élevées au-dessus de l'eau. Pour bien faire, elles devraient être métalliques.

Espérons qu'au concours de la marine nous aurons su profiter des leçons de ce départ pour la course croisière, annulé au point de vue sportif, mais si fertile en enseignements pour ceux qui auront su voir. Il est à craindre que les conditions vraiment dures du règlement éliminent du concours de Deauville de nombreuses maisons. Les absents auront tort, car il est certain que, pour faire progresser l'hydro-aéroplane, il faut, chaque année, lui imposer des difficultés plus grandes.

Ce n'est que par ce procédé que nous arriverons vite à trouver l'appareil idéal. Il ne s'est pas encore trouvé de circonstance, à part Monaco, où les fabricants et les pilotes aient eu a s'avouer vaincus. Pourquoi le feraient-ils à Deauville ?

FRANK BARRA.

Poignée de nouvelles.

— Le comte de Lareintz Thalesan, l'excellent sportsman qui remporta le Grand Prix de Tir aux pigeons de Monte-Carlo, fait actuellement une période comme officier aviateur au Maroc.

— La semaine dernière, a été effectué à La Motte Breuil le premier essai d'un ballon sphérique dirigeable. A la nacelle de ce ballon est fixé un moteur à 10 cylindres qui actionne une hélice à quatre pales située à l'avant du ballon et une hélice à deux pales placée à l'arrière, cette dernière agit comme gouvernail de direction.

— Le prétendu aéronaute allemand qui devait traverser l'Atlantique à bord du dirigeable « Suchard », n'est qu'un ingénieux escroc qui avait fait pénétrer en franchise, à Las Palmas, 200.000 litres d'alcool. Il vient de disparaître après avoir réalisé un bénéfice de 370.000 francs sur ce carburant qui devait servir à son expédition imaginaire. Voilà un sportsman qui peut-être ignore tout de la direction de ballons, mais qui sait diriger sa barque.

ATHLÉTISME

L'Allemagne et les Jeux Olympiques

Nos voisins se préparent

DÉCIDÉMENT, ce n'est pas un léger ni passager ébranlement qui a déterminé dans le vieux monde la victoire athlétique du nouveau ; elle échauffe encore toutes les âmes; il n'est bruit que de revanche, et nous sommes à dix mois de Stockholm, à trois ans de Berlin! Parmi tant d'aspirants à l'olympique laurier, c'est naturellement le Germain, notre Amphitryon, qui mène le plus grand tapage. Mais il n'y a pas que du bruit dans son agitation. Déjà, il a commencé d'organiser sa victoire avec cette patiente méthode qui est le meilleur de son génie, et il ne s'en cache pas, au contraire.

A preuve la lettre impressionnante qu'adresse au *Daily Mail* M. Carl Diem, président de l'Union Athlétique Amateurs Allemande, et secrétaire général de la 6e Olympiade. Il y a là toute l'ébauche du programme de 1916 :

« La décision du Comité Olympique international, débute M. Carl Diem, n'a pas pris l'Allemagne au dépourvu. Déjà, des plans financiers et constructifs avaient été dressés en vue d'élever un Stadium à Berlin, qui garantit à la prochaine bataille athlétique du monde un cadre digne d'elle. » Le gouvernement impérial lui-même s'intéresse, s'associe à l'entreprise, et en confie l'exécution au Comité Impérial germanique. Et les choses ne traîneront pas. Le Stadium sera achevé en juin, trois ans avant le tournoi, trois ans qui permettront toutes les expériences et améliorations. »

Dans ses grandes lignes, le Stadium rappellera le Stade londonien. Il est situé dans le Grundewald, la belle forêt qui sert de ceinture occidentale à Berlin, au milieu de la piste du Jockey-Club, dans une petite vallée qui occupe le centre de cette vaste enceinte, de façon à ne pas dépasser le niveau de la piste et de n'en pas gêner la vue. La contenance normale du Stade sera de 27.000 spectateurs assis. mais il pourra en accommoder beaucoup plus. Coût : 112.500 livres sterling dont le Gouvernement impérial et l'Etat prussien garantissent partiellement l'intérêt.

L'inauguration du Stadium est fixée au 8 juin, à l'occasion du 25e Jubilé du Kaiser ; devant lui défilera une procession de 30.000 athlètes ou gymnastes, délégués de la capitale et des provinces.

Après quoi, on sera tout à l'événement de 1916. Deux chiffres marquent le progrès de l'idée olympique : les jeux de Londres ont coûté 15.600 livres sterling, ceux de Berlin en coûteront 75.000, y compris les frais d'entraînement des équipes qu'on préparera avec tout le soin imaginable.

Des subventions fournies par les gouvernements Impérial et Prussien, par les villes, pareront au déficit. Joignez-y les souscriptions du public. Pour entraîner celui-ci, on compte sur l'action personnelle du président du Comité Olympique, le général von Podbienki, resté jeune à 70 ans.

L'Allemagne s'efforcera aussi, conformément au vœu du Comité international, de « standardiser » les épreuves, c'est-à-dire de restreindre son programme à un certain nombre d'épreuves types, exception faite en faveur des gymnastes, trop oubliés peut-être à Stockholm et à Londres. Si populaires sont les gymnastes en Allemagne! Leur chiffre atteint 1.250.000. auquel il faut ajouter les 160.000 membres de la Ligue de Football, les 120.000 membres de l'Amateur Athletic Union. les 50.000 membres de la Ligue Cycliste, les 50.000 membres de la Rowing Union, les 30.000 membres de la Tames League, etc., au total 2.500.000 gymnastes ou athlètes!

C'est dans cette multitude que s'opérera la sélection du talent chargé de défendre les couleurs germaniques. On recourra à une série de longues et judicieuses éliminations commençant à l'école et allant jusqu'à l'armée.

Il y aura, cet été même, une Olympiade universitaire à Leipzig. Tous les programmes des meetings, grands ou petits, tendront vers le tournoi, « viseront à découvrir et à développer des gagnants de Berlin 1916. »

Et l'on se flatte d'obtenir ainsi un nombre toujours croissant de spécialistes. En 1913, on s'occupera des 8 rameurs, et, afin d'opposer une équipe représentative au talent international, on ne s'en tiendra pas là. On examinera « systématiquement » les méthodes étrangères ; on organisera » un voyage d'étude » aux Etats-Unis, pépinière de héros olympiques.

Et pourtant, l'Allemagne ne veut pas que l'éducation des masses soit sacrifiée à l'élevage de quelques prodiges. Rien n'est plus loin de sa pensée comme de sa tradition. Chez elle, il y a proportionnellement moins de spectateurs derrière les palissades, mais plus d'acteurs sur le terrain.

Où verrait-on quelque chose comme cette course relai Potsdam-Berlin (16 milles), avec 60 équipes de 50 hommes chacune ?

L'Allemagne désire vaincre, oui. Pour vaincre, elle fera de son mieux. Dans cette bataille, pourtant, ce qu'elle poursuit, ce n'est pas une satisfaction d'égoïste amour-propre, mais, par l'émulation, le progrès de la race, son mieux-être physique et moral.

PAUL HAMELLE.

FOOTBALL ASSOCIATION

Le Championnat

Des étrangers battent des étrangers.

EN battant le F. C. Rouennais par 1 but à 0, sur le terrain du Grand Trianon, à Rouen, et ce après prolongation, le Stade Helvétique inscrit, pour la troisième fois, son nom sur le palmarès de la grande épreuve unioniste.

Appelés à l'honneur d'être le « Champion » pour la première fois en 1909, les Suisses Marseillais furent, cette année-là, exceptionnellement mal accueillis et leur droit au titre si envié cruellement contesté.

Eh! quoi, des étrangers établis sur notre territoire auraient le droit de venir nous battre dans nos propres épreuves nationales ?

COUSINARD,
gardien de but de Rouen.

Toute notre presse sportive, à l'unisson, fait assez rare, s'éleva avec véhémence et sur le même air — ballons de l'Helvétie, naturellement, — contre ces trouble-fêtes et ces empêcheurs de matcher en rond.

Cependant, les règlements restaient, malgré ces pleurs et ces grincements de dents, toujours aussi hospitaliers pour les teams étrangers constitués sur le sol français.

L'U. S. Tourquennoise trouva, en 1910, l'élégante solution et mit tout le monde d'accord en ravissant aux Helvètes leur titre. Cette année-là, on ne songea pas à pousser les protestations plus avant.

En 1911, nouvelle apparition et nouvelle victoire des Suisses qui retournent dans l'ombre en 1912, éliminés, cette fois, par Saint-Raphaël et ses quatre Sergent.

Donc, une fois encore, en 1913, voici la question des équipes étrangères remise sur le tapis. Par exception, cette année, ce sont nos sous-dirigeants eux-mêmes qui se sont mis à la tête des protestataires et n'ont pas attendu le résultat de Rouen pour mener à bonne voie la limitation des étrangers dans les équipes qui disputent notre compétition nationale.

Mais, je m'écarte légèrement de mon sujet en voulant en aborder un autre qui nous entraînerait trop loin si nous voulions l'examiner attentivement.

Contentons-nous d'approuver ce projet de réglementation nouveau, qui, tout en satisfaisant notre amour-propre, mettrait surtout un terme à certains embauchages de joueurs étrangers qui deviennent par trop fréquents depuis que certaines associations de gros industriels ont transformé, dans plusieurs grandes villes de France, nos clubs, en terrains de spéculation.

Revenons au match de Rouen et décernons tout de suite aux organisateurs les éloges qu'ils méritent vraiment pour le tour de force qu'ils viennent d'accomplir en logeant au Grand Trianon, sans incidents et aussi sans tribunes, plus de huit mille spectateurs sur les quelques trois cent cinquante mètres de « touche » à leur disposition. Le record de la recette que le même club avait déjà battu lors de son match avec Paris est, une fois de plus, mis knock-down, et c'est, cette fois, plus de 10.000 francs qui rentrèrent dans les caisses des différents guichets.

La partie ne fut guère intéressante que tout à fait sur la fin. Pendant les quarante-cinq premières minutes, les deux adversaires s'observèrent et se marquèrent de si près que le jeu demeura un perpétuel duel entre les quatre arrières. Aux coups de pied placés des Rouennais, Millar et Ferris, les Suisses, Baïerlé et Bosshaert répondaient, le premier surtout, par des coups de botte, dont la vigueur en imposa aux spectateurs. Continuellement harcelés par les demis, les deux lignes d'attaque ne franchirent jamais la zone dangereuse et toutes leurs tentatives au but furent faites de si loin et avec tant de précipitation que la balle, chaque fois, s'écarta de la cible visée. Du reste, les deux gardiens de but n'eurent l'occasion de toucher chacun la balle qu'une seule et unique fois pendant ce laps de temps, ce qui démontre à quel point les actes des belligérants étaient surveillés.

Les deux équipes possèdent absolument la même façon de conduire leurs opérations. Défense énergique, coups de pied à suivre, rushes individuels des avants. Une faute, et c'était le point tant désiré. Or, tandis que la vigilance de Mac Queen ne fut jamais mise en défaut, Cousinard, le gardien de but rouennais, contrairement à son habitude, se montra hésitant à différentes reprises. Il n'en fallut pas plus pour que la trouée se fit au détriment des champions de Haute Normandie.

Dans leurs précédentes rencontres, les Rouennais avaient été, de leur propre aveu, passablement heureux, et malgré que les Lillois et les Parisiens aient eu le meilleur des opérations, ils étaient sortis indemnes de la bagarre, grâce à la maladresse, aux moments décisifs, de leurs adversaires. Dimanche dernier, ils fournirent de beaucoup leur meilleure partie de championnat, dominèrent, mais, juste retour des choses d'ici-bas, virent toutes leurs chances de triompher annihilées par la faiblesse devant les buts de leurs avants.

La défaite des Rouennais tient, en outre. à plusieurs autres raisons. Leur demi-centre, Diochon, victime d'un coup de fouet, dut céder sa place à son camarade Mullet, qui lui sert habituellement de doublure. Les Normands furent de plus désavantagés, vis-à-vis de leurs adversaires, par le poids et ce handicap se fit surtout sentir pendant la prolongation. Enfin, la belle confiance qui avait jusque-là soutenu l'ardeur des équipiers rouennais sembla les avoir abandonnés, devant l'importance de cette ultime rencontre qu'ils abordaient pour la première fois. Les jeunes représentants de la capitale de la Normandie, malgré les conseils du vétéran Ferris, se dépensèrent outre mesure, ne surent pas ménager leurs efforts et succombèrent pour avoir trop présumé de leurs forces.

Les Suisses Marseillais, plus aguerris dans ce genre d'épreuves, mirent à profit les quelques minutes de désarroi causées par l'excessive nervosité des nouveaux finalistes et, malgré la fatigue d'un long déplacement, le désavantage de jouer sur un terrain totalement inconnu pour eux, devant un public, qui se montra excessivement correct et impartial, rendons-lui cette justice, mais dont les encouragements allaient malgré tout à leur favori, remportèrent une des plus jolies victoires de leur carrière qui compte cependant de brillantes performances.

Discutons si vous voulez leur droit, à disputer notre épreuve nationale,ne leur ménageons pas les applaudissements qu'ils méritent pour leur belle tenue et leur parfait esprit sportif.

Combien d'équipes bien françaises voudraient pouvoir en dire autant!

Pendant que se déroulaient à Rouen les péripéties de la finale entre Unionistes, la Fédération des Patronages faisait disputer à Arcueil l'ultime épreuve de sa compétition. Comme les années précédentes, l'Etoile des deux Lacs, champion de Paris et les Bons Gars de Bordeaux champion de la Côte d'argent étaient aux prises. La lutte se termina à l'avantage des Parisiens qui possèdent, dans leur équipe, plusieurs internationaux de marque et notamment Ducret le capitaine de notre onze national distributeur de jeu remarquable.

L. LONBAR.

Poignée de nouvelles.

— 121.919 personnes assistèrent, au Crystal Palace, à la Coupe d'Angleterre. La recette dépassa 200.000 francs.

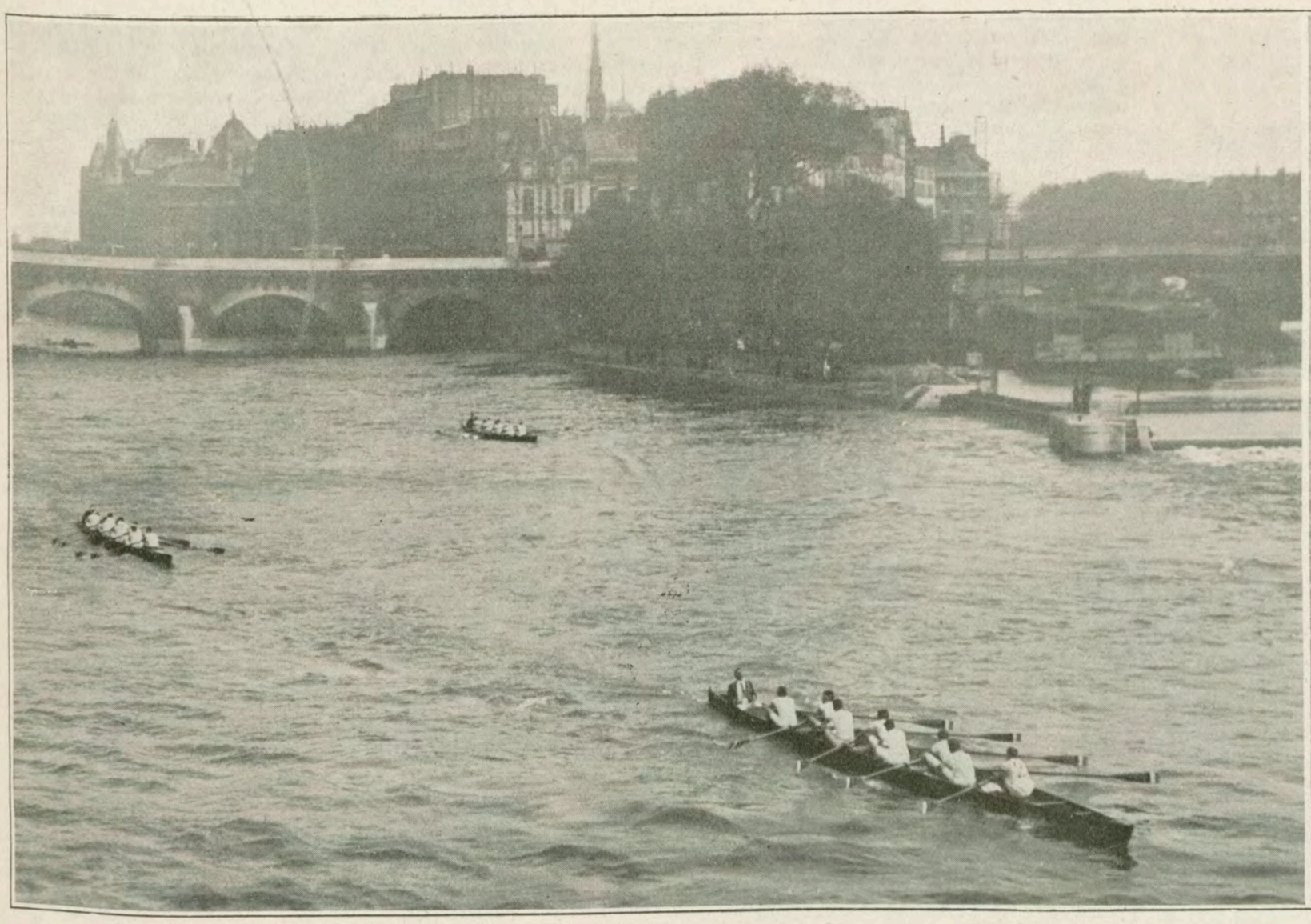
— Notre collaborateur Jacques Dedet, l'excellent international, est parti pour Sofia, appelé par le gouvernement bulgare afin de soigner les blessés de la guerre des Balkans.

— L'équipe qui défendra les couleurs françaises, au tournoi de football association de l'exposition de Gand, sera formée uniquement par les joueurs des Patronages.

LE BANQUET DUTRIEU

C'est ce matin, à midi 1/2, que sera donné au Grand Hôtel le déjeûner offert à Mlle Hélène Dutrieu par ses amis et admirateurs. Nombreux sont ceux qui ont tenu à apporter à la gracieuse détentrice de la Coupe Femina le tribut de leurs hommages. Les adhésions des retardataires seront reçues ce matin au Grand Hôtel (cotisation : 12 francs).

LA TRAVERSÉE DE PARIS A L'AVIRON

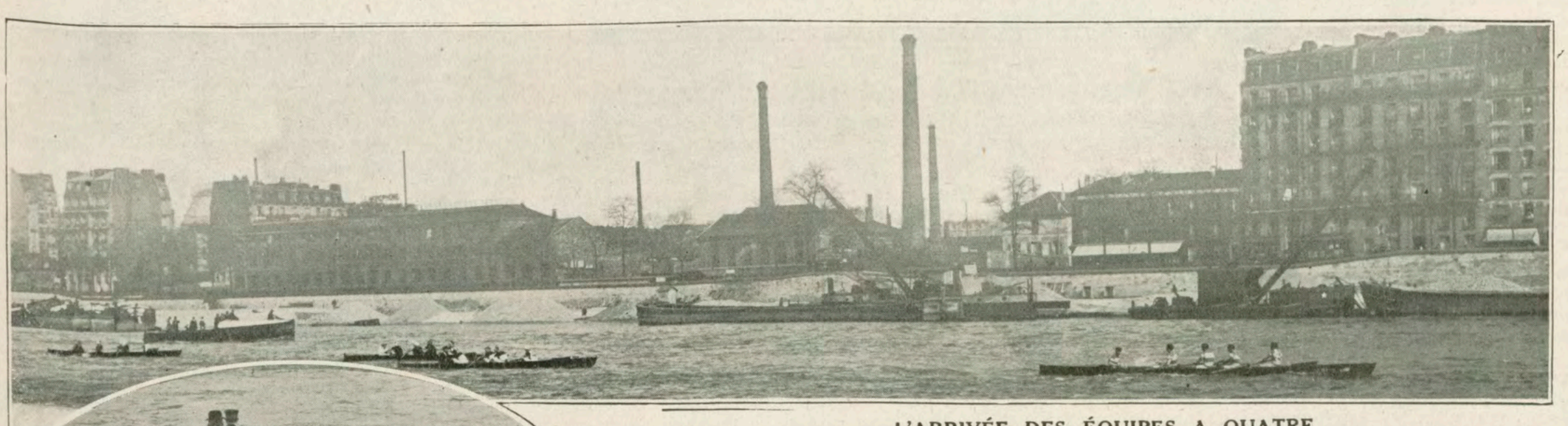


LES HUIT APRÉS LE PONT-NEUF

Dimanche dernier, s'est disputée pour la seconde fois la traversée de Paris à l'aviron. Cette importante épreuve n'a pas encore remué les foules comme le fait la traversée de Paris à la nage.

LES DÉBRIS DU R. C. P.

L'équipe du R.-C. de Paris coula au pont de l'Alma, par suite de la houle.



L'ARRIVÉE DES ÉQUIPES A QUATRE

La course se disputait sur 10 kil., du pont National au pont Mirabeau. L'épreuve des quatre rameurs (seniors et juniors) revint à la Société Nautique de la Marne à deux longueurs devant la Société de la Haute-Seine, 2e ; le Cercle Nautique de France, 3e, etc.

LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE LA MARNE. 1re

La Société Nautique de la Marne (seniors: Plé, Rustan, Pou et Garnier), triompha en 33 m. 0 s. 4/5. — En médaillon, on retire les débris du canot du R. C. P. dont les rameurs se sauvèrent à la nage.

LE CERCLE NAUTIQUE DE FRANCE, 1er

La victoire dans l'épreuve des huit débutants revint au Cercle Nautique de France (Schneider, Fleury, Mertens, Meyer, Lustenberger, Coudray, Dubos, Michard) à 3 longueurs devant la Société Nautique de la Basse-Seine et la Société Nautique de la Marne.

FOOTBALL RUGBY

Etudes techniques sur le football

La brutalité au rugby (1)

[Le capitaine du Stade Nantais, le fameux joueur Gallois, Percy Bush, termine dans cet article son étude sur la brutalité au football rugby. Il a analysé déjà trois cas: 1° l'équipier poussant avec les mains à la touche un adversaire qui attend le ballon; 2° le plaquage du joueur qui vient de faire un arrêt de volée; 3° un homme, en plaquant un autre, tombe avec lui, tous deux luttent pour la possession du ballon. D'autres surviennent qui saisissent l'un, une jambe, l'autre, un bras de l'autre plaqué et se mettent à tirer chacun dans leur direction, essayant de lui faire lâcher le ballon]

4° *Sauter sur un adversaire une fois son coup de pied donné.* — Cette façon de jouer est très souvent employée. Heureusement, elle devient tous les jours de plus en plus rare; mais elle est encore assez répandue et doit être sévèrement réprimée.

Ce n'est pas là le vrai football, et son but est parfaitement clair. En agissant ainsi, le joueur compte-t-il empêcher le coup de pied d'être donné? Evidemment non, car le ballon est déjà parti. Le seul but est d'effrayer celui qui donne le coup de pied, à un tel point, qu'à la prochaine occasion où il aura le ballon, il se trouvera forcé, soit de donner le coup de pied trop tôt, soit de précipiter ses mouvements, de sorte qu'il ne sera pas sûr de la direction, ni de la portée de son coup de pied. Mais il y a une raison pour laquelle cette forme de brutalité tend à disparaître : c'est que celui qui a sauté sur son adversaire finit par s'apercevoir que c'est souvent sur lui que retombent les effets de sa violence, sa victime ayant trouvé un moyen pour s'en défendre.

Il est inutile d'exposer dans cet article en quoi consiste ce moyen de défense, mais il existe tout de même!

UN EXEMPLE DE LA BRUTALITÉ AU RUGBY

Le ballon est déjà loin et cependant les hommes qui l'ont eu en leur possession effondrés les uns sur les autres continuent à se pousser brutalement.

5° *Plaquer un adversaire qui passe le ballon.* — Ceci n'est pas autant fait dans l'intention de le faire blesser, que de l'empêcher de suivre celui qui a donné le coup de pied, afin qu'il puisse mettre en jeu tous ses camarades qui se trouvent hors-jeu, au moment où le coup de pied est donné. Le « plaqueur » sait bien que, neuf fois sur dix, l'arbitre est occupé à suivre de ses yeux, le vol du ballon, et il peut ainsi donner libre cours à ses mauvais desseins, sans risquer d'être surpris. Une forme encore plus violente de cette pratique peut être exposée comme suit :

6° *Plaquer un adversaire après qu'il a passé le ballon.* — Ici, nous avons une forme de raisonnement qui nous dit de plaquer l'adversaire, qu'il ait le ballon ou non, attendu qu'on ne peut pas savoir s'il a passé le ballon. Ce raisonnement est faux : un footballeur, possédant des perceptions très aiguës, sait parfaitement bien si le ballon a été passé ou non. Un homme le sait instinctivement, même s'il n'a pas vu le ballon partir des mains. Et cela est bien vrai quoique ridicule au premier abord, Dans tous les cas, celui qui est plaqué est lancé à terre avec une violence complètement inutile. Le but est autant de lui faire du mal que de l'empêcher de suivre son camarade pour une repasse.

Il y a des moyens de combattre cette façon de jouer, mais on peut se faire accuser de brutalité si on les emploie. L'arbitre, occupé à suivre le jeu, ne peut pas voir grand'chose de ces incidents; mais il devrait s'en occuper.

Un autre procédé que les joueurs se permettent tous les jours de plus en plus, est le suivant :

7° *Donner un coup de coude au joueur qui vient de passer le ballon ou de donner un coup de pied.* — Le joueur s'est déjà débarrassé du ballon, mais, en réalité, le coup de coude est donné presque simultanément avec le lancement du ballon. Le danger est bien évident. Ceci est plus particulier encore quand le ballon a été passé, car les côtes et les muscles du côté sont découverts; ce danger est encore plus grand chez ceux qui font les passes avec les deux mains. Personnellement, j'ai cessé de faire mes passes de cette façon, après avoir eu deux côtes cassées dans un match, il y a quelques années. Je me rappelle un match en Angleterre où le fameux G. Nicholls fut très sérieusement blessé par un coup de coude, après qu'il eût donné un coup de pied.

8° Cette huitième brutalité est pratiquée le plus souvent dans le pays basque où le football se joue pourtant de la façon la plus correcte. C'est peut-être la seule chose qui ternisse le jeu des Bayonnais, Tarbais, etc... Je veux parler du *croc-en-jambe*, et ce mot cache une multitude de vices. Je veux bien admettre que, souvent, un joueur donne un croc-en-jambe à un adversaire, involontairement, par exemple, lorsqu'on dribble et qu'un adversaire essaie de donner un coup de pied au ballon, il peut arriver que le dribbleur soit renversé. Ceci n'est pas un croc-en-jambe prémédité. Mais je parle du croc-en-jambe qui vous est fait, lorsque l'on porte le ballon : un adversaire voulant faire plaquer le porteur du ballon, et trouvant que celui-ci ne se trouve pas à l'endroit où le plaqueur pensait le rencontrer, lui fait un croc-en-jambe, et voilà le porteur du ballon par terre. Neuf fois sur dix, celui qui a reçu le croc-en-jambe est blessé, et mis dans l'impossibilité de jouer pendant le restant de la partie.

Il ne faut pas un arbitre bien observateur afin de différencier le croc-en-jambe prémédité du croc-en-jambe involontaire. Mais il est bien rare pourtant que cette brutalité soit pénalisée!

Je ne veux pas faire allusion à toutes les autres manœuvres brutales, en ce moment; j'ai énuméré simplement celles qui sont le plus souvent pratiquées et celles qu'un arbitre, à qui le bon Dieu a donné des yeux, peut voir et empêcher, *s'il le veut.* S'il ne les empêche pas, cela peut provenir de deux raisons :

Ou bien l'arbitre ne connaît pas le jeu et, par conséquent, il n'est pas compétent, ou bien il a peur du public et n'ose pas sévir contre la brutalité des joueurs qui sont peut-être chez eux. Dans un cas comme dans l'autre, il ne doit pas être permis d'arbitrer, car si notre beau jeu dégénère tous les jours, cela provient autant de la faute des arbitres que de celle des joueurs. Je sais bien qu'il n'est pas facile pour un arbitre, de remplir son devoir, mais un homme sait bien s'il possède les qualités requises pour arbitrer convenablement une partie; et s'il ne les a pas, il ne doit pas, par son incompétence, causer beaucoup de tort à un sport qu'il dit admirer.

De plus, il est nécessaire que la Commission centrale fasse son devoir plus sévèrement : c'est-à-dire que lorsqu'un joueur a été reconnu coupable d'un acte de brutalité quelconque, il doit être suspendu pendant un certain temps.

Lorsqu'un arbitre fait quitter le terrain à un joueur, il doit faire un rapport de l'incident à la Commission centrale et doit empêcher le joueur de participer à la partie en question.

Un des meilleurs arbitres que j'aie jamais connus, faisait un petit discours aux deux équipes avant le commencement du match. Il expliquait les cas qu'il avait l'habitude de pénaliser, et il avertissait tous les équipiers que si une de ces fautes était commise, il ferait quitter le terrain immédiatement.., Et tous les matches que cet arbitre présidait étaient corrects et intéressants!

En terminant, je veux répéter que cet article ne doit pas être considéré comme une attaque contre le football français ; les manières brutales que j'ai remarquées, appartenant également à tous les pays mais, j'ai voulu montrer que ce jeu peut être relevé si les arbitres veulent bien ouvrir les yeux et ne pas tolérer des actes de brutalités, si la commission centrale réprime sévèrement chaque faute commise par ses hommes, et surtout si les joueurs finissent par comprendre que ces actes brutaux ne sont pas dignes d'un sportsman, mais d'une brute qui ne fait que compromettre le plus joli jeu qui ait jamais existé.

PERCY BUSH,
capitaine du Stade Nantais.

(1) Voir le n° 751.

CULTURE PHYSIQUE

Les Jeux à l'École

Une École Normale de Jeux scolaires.

« Par les jeux aux sports, par les sports l'homme meilleur ».

TELLE est la devise de l'Ecole Normale de Jeux scolaires, fondée récemment par la Ligue « Jeux et Sports à l'Ecole ».

Créée par quelques instituteurs dévoués, quelques sportsmen convaincus, elle a pour but de favoriser parmi les enfants des écoles primaires de France les jeux et exercices de plein air.

Les jeux au grand air constituent la meilleure des gymnastiques respiratoires; grâce à leur pratique, les sens de l'enfant perçoivent plus vite, son système nerveux obéit plus rapidement à sa volonté et l'enfant acquiert dans ses attitudes, ses gestes et sa démarche une grâce souple et sûre fort plaisante à voir.

Le mouvement libre et joyeux étant aussi nécessaire à l'enfant que la nourriture, pourquoi ne lui apprendrait-on pas à jouer comme on lui apprend à lire et à écrire?

Apprendre à jouer à l'enfant peut sembler quelque peu paradoxal; mais les éducateurs savent bien que dans nos écoles, dans nos écoles primaires surtout, les enfants, ne pouvant plus jouer, désapprennent tous les bons jeux éducatifs et plus ou moins sportifs, des générations passées. L'exiguité des cours de récréation par rapport au nombre croissant des élèves de l'école, la crainte d'accidents en sont les causes les plus sérieuses.

L'écolier de nos jours aimera bien davantage se battre avec ses camarades, les jeter par terre et déchirer leurs tabliers que de faire une partie de barres.

S'il pratique un jeu, ce sera, sans nul doute, celui du gendarme et des voleurs, de la petite guerre.

La Ligue « Jeux et Sports à l'Ecole » a entrepris la lourde mais courageuse tâche de compléter en France l'éducation physique de l'enfance par une pratique plus grande des jeux éducatifs.

Malheureusement, les écoles où l'on ne peut pas jouer sont nombreuses. Or, de même que l'enfant qui ne joue pas est un enfant malade, de même l'école où l'on ne peut pas jouer est une école malsaine. Que devait-on faire?

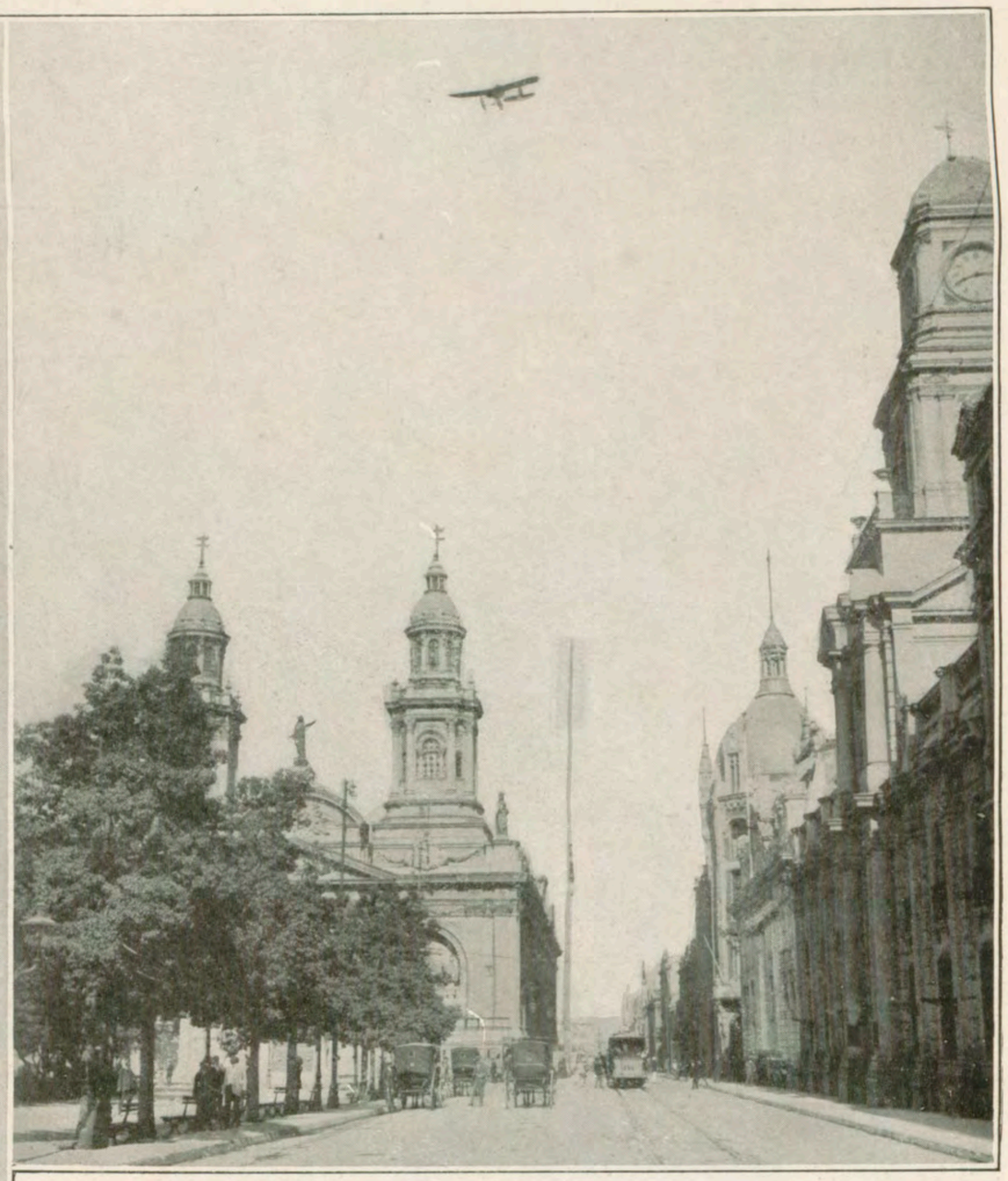
Créer, comme à l'étranger, des terrains de jeux à proximité des écoles. Voilà l'origine de l'Ecole Normale de Jeux scolaires dont deux sections fonctionnent déjà à Paris, l'une sur le terrain du Red Star, à Saint-Ouen, l'autre sur l'ancien terrain du Club Français, à la porte Brancion.

Là, chaque jeudi, un personnel dévoué fait jouer plusieurs centaines d'enfants et leur apprend des jeux faciles à propager à l'école, comme la thèque, le basket-ball, le coupe-jarret, le ballon au camp, etc.! On y forme également des moniteurs qui seront, auprès de leurs camarades, d'excellents propagandistes.

Grâce à l'appui des municipalités et à celui du Ministère, grâce à la générosité des sociétés sportives qui prêteront certainement leur terrain pour une cause si intéressante, grâce enfin à la sportivité de nos jeunes instituteurs, qui tous font maintenant un stage à l'Ecole de Gymnastique de Joinville, il est à souhaiter que de nombreuses sections de l'Ecole Normale de Jeux scolaires soient créées un peu partout en France, mettant ainsi en pratique la meilleure méthode d'éducation physique enfantine : « Le grand air, un peu de gymnastique et beaucoup de jeux. »

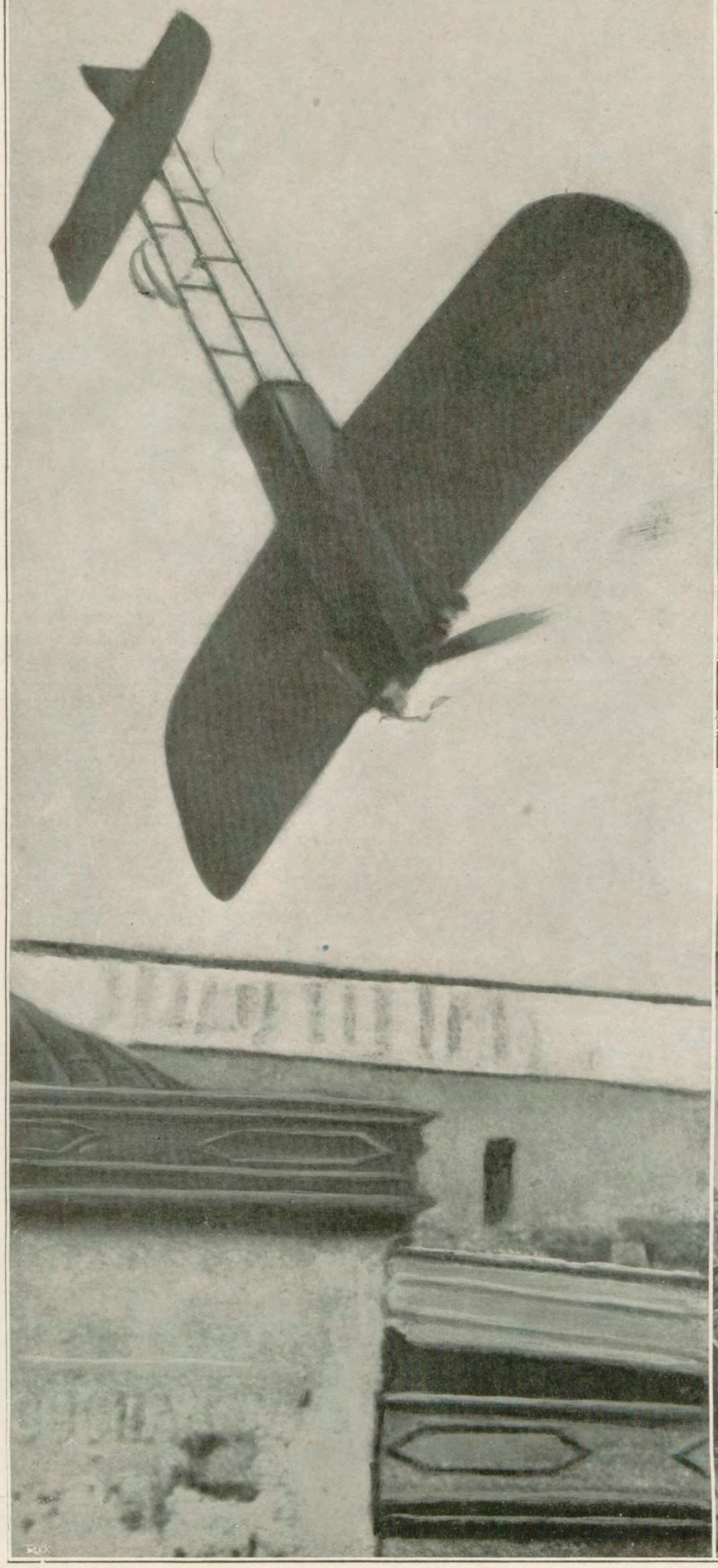
JULIEN BONNEFOI,
Surveillant général de l'Ecole Normale des Jeux scolaires.

UNE CHUTE D'AÉROPLANE



FIGUEROA EN VOL

Figueroa venait d'accomplir un très beau vol au-dessus de Santiago, lorsque la fâcheuse panne le précipita sur le toit d'une maison.



L'AÉROPLANE TOMBE

L'aviateur argentin Figueroa a fait récemment une chute terrible à Santiago. Dans un virage, il eut une panne de moteur, ne put se redresser et tomba sur un toit. Notre cliché le représente au moment où il va s'écraser sur la maison.

L'APPAREIL APRES LA CHUTE

Aussitôt, on s'empressa autour de la maison et on alla au secours du pilote. Les pompiers vinrent retirer les débris de l'appareil. C'est à la présence d'esprit de Figueroa qu'il dut de ne pas causer une catastrophe en tombant dans la rue.

LA VIE AU GRAND AIR

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ASSOCIATION EST GAGNÉ PAR DES SUISSES

(Photographies de notre envoyé spécial.)

COUSINARD VA RECEVOIR LE BALLON

Dimanche, se disputait à Rouen la finale du championnat d'Association. Le F. C. Rouen a été battu par le Stade Helvétique de Marseille par 1 but à 0.

AMI AUX PRISES AVEC HATTENSCHWYLLER II

10.000 spectateurs assistaient à cette finale. La rencontre n'ayant donné aucun résultat dans le temps réglementaire, deux prolongations furent nécessaires. C'est à la fin de la première, que les Suisses parvinrent à marquer le but qui devait leur donner la victoire.

UN "HEADING" D'HATTENSCHWYLLER I

La première mi-temps fut plutôt à l'avantage des Rouennais qui menacèrent les Helvètes. Ceux-ci dégagèrent par de nombreux "headings"

UNE PASSE DE DUNFORD A DUBOC

La partie fut très animée pendant la seconde mi-temps. Les joueurs de Marseille durent se défendre contre les attaques de leurs adversaires. Mais Mac Queen arrêta tous les "shots" des avants rouennais. Notre photographie représente une passe de Dunford à Duboc. Celui-ci, après un début de partie assez laborieux, se fit remarquer par des feintes adroites et des "dribblings" bien conduits. — En médaillon : les joueurs du Stade Helvétique, de g. à d. : Mouren, Scholl, Baierlé, Hattenschwyller I, Mac Queen, Bosshaert, Hattenschwyller II, Sheibenstock ; en bas : Marquart, Vanco, Widdington.

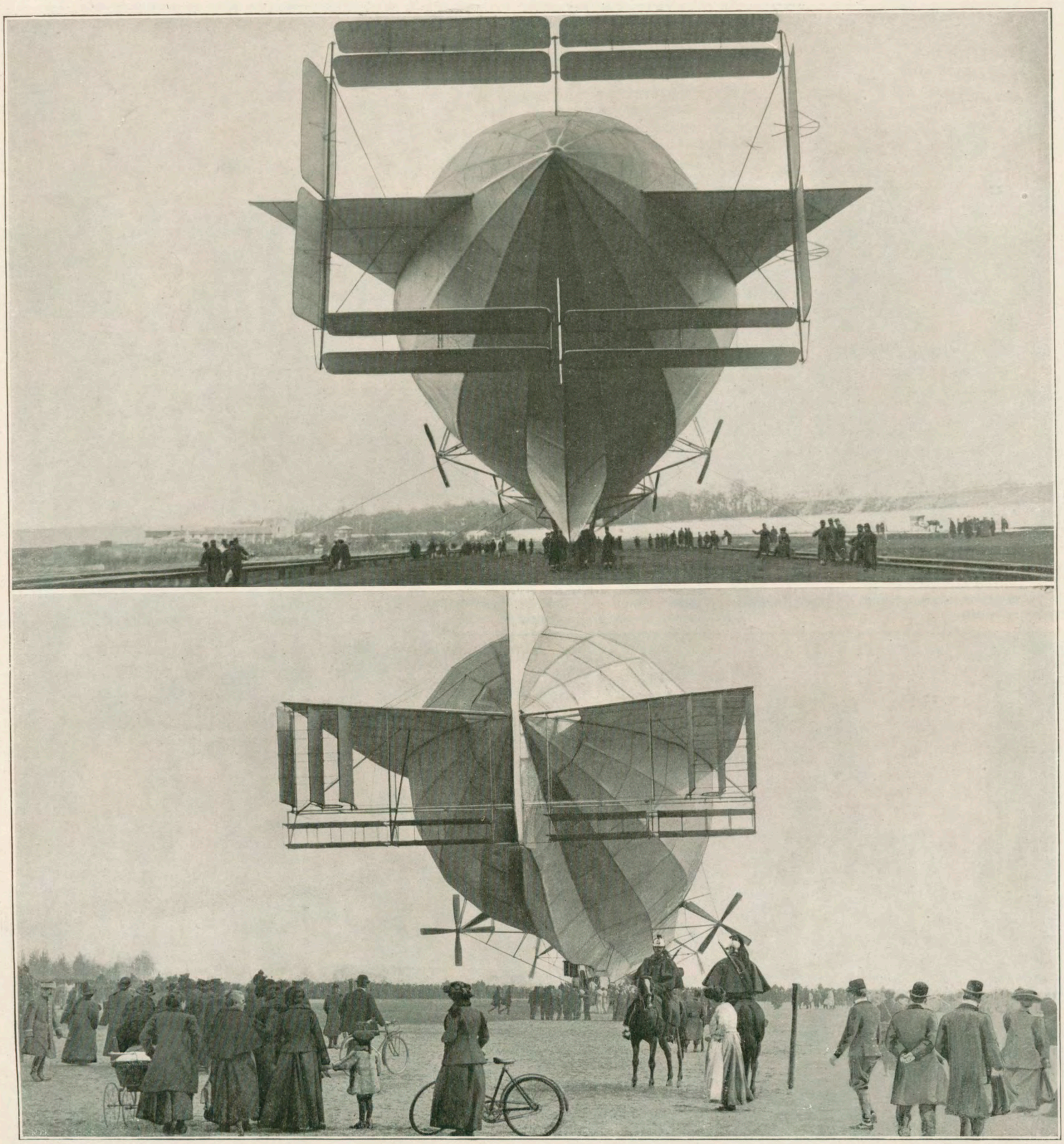
MAC QUEEN

Mac Queen, le gardien de but du Stade Helvétique de Marseille ; très sûr dans ses arrêts, il manqua de puissance dans ses dégagements, mais n'eut pas grand travail.

UN DÉGAGEMENT DE LA TETE IMPREVU

C'est Mouren qui marqua l'unique but de la partie, tout à fait à la fin de la première prolongation de 15 minutes ; sur un centre de Scheibenstock, l'ailier Suisse, la balle déviée par Vanco parvint à Mouren, qui réussit à placer la balle hors de portée de Cousinard le gardien de but du Football-Club de Rouen. — En médaillon : l'équipe des Rouennais, en haut, de g. à d. : Ferris, Pestre, Mullet, Millar, Cousinard, Yaklo; en bas : Ami, Duboc, Dunford, Ramsay, Montreuil.

LE SPIESS ET LE ZEPPELIN



EN HAUT, LE SPIESS. — EN BAS, LE ZEPPELIN

Ces deux photographies représentent l'arrière du Spiess et l'arrière du Zeppelin. Le Spiess a 110 m, de long, le Zeppelin (z-IV) 148 m. Le Spiess a 12 ballonnets, le Zeppelin, 16. Le Spiess a 2 moteurs de 180 ch. chacun, le Zeppelin 3 moteurs de 160 ch. (1 à l'avant, 2 à l'arrière). La carcasse du Spiess est en bois de sapin, celle du Zeppelin en aluminium.

Le premier dirigeable rigide français, le " Spiess ", va essayer prochainement de s'élever. Certains ont voulu faire une comparaison entre cet aéronat d'essai et ces merveilles de précision que sont les Zeppelins. Un travail semblable est puéril et antisportif, Autant comparer les draisiennes de jadis avec les bicyclettes de course d'aujourd'hui. Les constructeurs du " Spiess " s'en sont d'ailleurs rendu absolument compte et ils ne veulent pas que le public s'attende, dès notre premier rigide, à avoir un dirigeable susceptible de lutter avec les Zeppelins. Ceux-ci, qui ne sont pas encore complètement au point, représentent des études continuelles et persévérantes depuis près de dix ans. L'essentiel est, avant tout, de familiariser l'équipage de bord et de terre avec la manœuvre très délicate de ces engins. C'est ce à quoi se borneront les études de nos fabricants pour commencer. Et peu à peu, ils chercheront à rivaliser avec nos voisins. C'est dire que tout travail de comparaison entre le Spiess et le Zeppelin n'aurait aucun sens actuellement.

GOLF

A propos des balles

Quelques appréhensions mal fondées.

HARRY VARDON dit que le golf est transformé dans de notables proportions depuis l'introduction de la balle à « noyau de caoutchouc » et il donne un ou deux exemples de la façon dont le jeu s'est, à son avis, modifié.

Il n'y a aucun doute que la balle « rubber cored » a rendu le jeu plus facile et plus agréable au point de vue du départ et généralement à travers le parcours, quand la balle est posée au ras du sol, car la balle « rubber cored » semble plus facile à enlever.

Il y a plusieurs explications à cela, mais elles nous entraîneraient plus loin que le but de cet article, qui veut simplement indiquer les illusions que des golfeurs, même adroits et expérimentés, se sont faites en comparant l'ancienne balle de gutta percha et la balle « à noyau de caoutchouc ».

HARRY VARDON

Parlant de la balle « rubber cored », M, Walter J. Travis, le golfeur américain bien connu, qui gagna une fois le « English Amateur Championship », dit dans son livre, *le Golf pratique*: « Elle quitte rapidement le club avec une sensation de douceur et sans le bruit sec de la balle en gutta. Le « driver » court peut certainement obtenir une plus grande distance avec elle, mais je ne trouve pas que le « driver » long puisse obtenir une longueur plus grande. Cette anomalie repose sur cette théorie que la distance est obtenue et déterminée par la vitesse à laquelle se meut la tête du club, au moment du contact. Avec la balle de gutta, plus cette vitesse est grande et plus grande sera la portée de la balle. La quantité dont la balle s'aplatit contre la tête du club, est proportionnée à la vitesse du coup, et détermine sa portée. Avec un swing très rapide, la force ou l'énergie emmagasinée par la balle de gutta est plus grande qu'avec la Haskell (balle à noyau de caoutchouc). Cette dernière, en raison de son élasticité beaucoup plus grande, ne reste pas en contact avec la tête de la crosse, aussi longtemps, et, de cette façon, ne profite pas de toute l'énergie du coup, comme la balle de gutta qui est moins élastique. Elle quitte la face de la crosse trop vite, pour recevoir toute la quantité d'énergie que devrait lui donner un coup très rapide. »

Dans un récent article, comparant les balles de gutta avec les « rubber cored », M. Horace Hutchinson fait une remarque similaire. Il dit : « Nous pouvons ajouter que la « rubber ball » ne prend pas l'effet et ne se coupe pas aussi facilement (et il serait plus exact de dire, aussi lourdement) que la balle de gutta ; et ceci est justement dû à leur plus grande élasticité. Le temps de contact entre la crosse et la balle est moindre qu'avec les balles plus dures, et comme conséquence, ces balles étant chassées plus vite, le mouvement de rotation communiqué à la balle se trouve diminué. Un résultat de cette constatation est qu'il est plus facile de les lancer en ligne droite; elles ne partent pas en décrivant une courbe à droite ou à gauche, avec cette allure de boomerang propre aux balles dures. »

Il semble évident que ces deux écrivains et golfeurs bien connus se trompent en affirmant que la balle de golf moderne quitte le club plus rapidement que la balle en gutta-percha. En fait, c'est exactement l'inverse qui se produit: la balle la moins compressible est celle qui quitte le club le plus rapidement. M. Travis dit que le court « driver » peut obtenir une distance plus grande avec la balle « rubber cored », mais qu'un long « driver » ne peut obtenir une longueur supplémentaire et il explique que cette anomalie repose sur ce fait que *la distance est déterminée par la vitesse de la tête du club, au moment de son contact avec la balle.*

Admettons, ce que je ne suis pas près de faire, que cette anomalie existe ; il est évident que cette considération de la distance, obtenue d'après la vitesse à laquelle la tête du club travaille, au moment du choc, s'applique aux deux balles, de la même manière. M. Travis, parlant de la « rubber cored », dit : « Elle quitte la face de la crosse trop vite, pour recevoir la pleine mesure d'énergie due à un coup très rapide. »

Il est curieux de constater qu'un aussi bon golfeur puisse tomber dans une pareille erreur, car, plus la balle est élastique, plus long sera le contact avec la crosse, et plus grande la surface de contact.

Maintenant, M. Hutchinson nous dit qu'avec la balle « rubber cored », le temps de contact, entre le club et la balle, est moindre qu'avec les balles de gutta-percha, qui, dit-il, ne sont pas chassées aussi vite. Comme conséquence, il nous dit que les « rubber cored » ont moins de rotation, et que, naturellement, elles vont en ligne droite. Pourtant, c'est exactement l'opposé qui se produit: tout le monde sait que la « rubber cored ball », s'aplatit contre le club, sur une surface beaucoup plus grande, que la balle de gutta. Je fus, tout d'abord, sous l'impression, qu'en raison même de cette grande surface de contact, dans tous les coups où la balle est mal attaquée, tels que les « coups coupés », les « coups tirés » et « coups poussés », il y avait un frottement beaucoup plus fort, et, par suite, une plus grande rotation de la balle ; mais je fus informé, par des gens plus compétents, que cela n'était pas la raison, et qu'une augmentation de la surface de contact ne devait pas nécessairement produire un plus grand frottement. Mais, comme j'étais sûr que la « rubber cored » a plus de rotation que la balle de gutta, je dus alors chercher une autre explication à ce fait, et aussi loin que je puisse être capable de juger, cela provient de ce que la balle « rubber cored » a une durée de contact (avec la crosse) beaucoup plus grande que la balle de gutta.

M. Hutchinson pense que dans les coups d'approche avec le « mashie » il est impossible de couper (couper veut dire ici « *mettre de l'effet* » comme au billard) les balles modernes aussi fortement que les anciennes balles de gutta. Il est probable que là encore M. Hutchinson se trompe : il est pratiquement certain que les balles modernes, prennent mieux l'effet que les balles de gutta, et en raison de leur plus grande élasticité, elles obéissent à cet effet infiniment plus activement que ne le faisaient les anciennes balles.

Et les affirmations de MM. Travis et Hutchinson, concernant les balles gutta et les « balles rubber cored » sont si loin d'être exactes, que l'on m'a souvent demandé, d'exposer les raisons de la grande déviation des balles modernes. Elle est due à deux causes : 1° parce qu'elle a une rotation plus grande ; 2° parce qu'elle va plus loin. En quelques mots, les effets de la rotation dans les balles modernes, commencent à se faire sentir à la même distance environ que dans un drive avec l'ancienne balle.

P. A. VAILE.

Poignée de nouvelles.

— L'équipe américaine de golf qui se rencontrera le 30 juin et le 1er juillet à la Boulie, avec l'équipe de France est ainsi constituée : MM. Alex Smith, J.-J. Mac Dermott, M.-J. Brady et Tom Mac Namara.

AVIRON

La Traversée de Paris.

Une épreuve populaire.

Je ne suis pas un pratiquant de l'aviron. J'ai bien pu, jadis, toucher quelque peu au « bout de bois », du temps où le Stade Français s'était pris d'un bel amour pour ce sport, mais, je parle en profane.

Eh bien, tout crûment, je veux dire ici combien il est déplorable que ce merveilleux exercice physique ne soit pas plus populaire, et n'ait pas encore, au point de vue spectacle, le rang qu'il devrait occuper.

Evidemment, l'épreuve de la traversée de Paris qui se disputait dimanche n'est pas passée inaperçue. Les promeneurs dominicaux ont regardé avec une certaine curiosité les « quatre » et les « huit » qui luttèrent, du pont National et du pont Mirabeau.

Mais ce ne fut pas cependant le grand, l'énorme mouvement populaire qu'une telle épreuve sportive, disputée au cœur de Paris, devrait déterminer.

Vous n'avez jamais, probablement, vu se disputer l'Oxford-Cambridge sur la Tamise. Ce jour-là, c'est l'événement national. Les rives, les ponts, la Tamise elle-même sont envahis d'une foule énorme qui sait vibrer, parce qu'elle vient là en désirant la victoire d'Oxford ou de Cambridge, parce qu'elle porte les couleurs de l'un ou de l'autre des deux rivaux, parce qu'elle suit leur duel avec un intérêt passionné, et non pas seulement parce que c'est un spectacle gratuit et occasionnel.

Voyez ce que la vieille rivalité Stade-Racing a fait pour la popularité du football rugby !

Qui donc, pour l'aviron, pour le triomphe populaire du « bout de bois », inventera le Stade-Racing à huit rameurs, sur toute la longueur de la traversée de Paris ?

Au fond, il faut peu de chose pour décider les Parisiens à s'intéresser, puis à se passionner à un spectacle sportif qui se déroule sous leurs yeux. Cette traversée de Paris est un champ de bataille tout trouvé. Imaginez donc une épreuve qui remue les foules, un match « France-Angleterre » sur ce parcours populeux entre tous, un « France-Angleterre » que la presse présenterait à l'avance à l'opinion publique, et dont elle pourrait, évidemment, faire une épreuve qui passionne véritablement les esprits; alors, je crois, nous aurions, après quelques années, notre Oxford-Cambridge en plein Paris, notre match annuel qui déterminerait un mouvement et un enthousiasme tels que le sport de l'aviron ressentirait évidemment les bienfaisants effets d'une telle publicité.

Il faut de tels coups de grosse caisse, il a fallu Paris-Brest pour le cyclisme, il a fallu la coupe Gordon-Bennett et les Grands Prix de l'Automobile Club de France pour l'automobile.

Et l'aviron a besoin, en France, de sa grande journée nationale. Inventons-la puisque, déjà, nous avons le parcours, cette traversée de Paris, comme les Anglais ont leur Mortlake-Putney sur la Tamise.

GÉO LEFÈVRE.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 4 MAI. — *Motocyclisme.* — Vernon (Circuit de l'Eure).
DIMANCHE 4 MAI. — *Cyclisme.* — Réunion au Parc des Princes.
DIMANCHE 4 MAI. — *Football Association.* — Demi-finale du Trophée de France.
DIMANCHE 4 MAI. — *Hippisme.* — Longchamp (Prix Noailles, Prix Do'lar).
DIMANCHE 4 MAI. — *Tennis.* — Bruxelles (Match France-Belgique).
DIMANCHE 4 MAI. — *Course à pied.* — Challenge du Mille.
MARDI 6 MAI. — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte.
VENDREDI 9 MAI. — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 21 AU 28 AVRIL

AÉRONAUTIQUE

JEUDI 24 AVRIL. — *Medina del Campo.* — Gilbert, parti de Villacoublay à 5 h. 7 m., parcourt 825 kilomètres sans escale et atterrit à 13 h. 30 m. à Vittoria, en Espagne. Il repart deux heures après et atterrit, à 6 heures, à Medina del Campo, près de Salamanque, parcourant au total, dans la même journée, 1.046 kil.
DIMANCHE 27 AVRIL. — Paris. — Guillaux vole de Biarritz à Kollum, soit 1.255 kilomètres dans la journée (record).

CYCLISME

DIMANCHE 27 AVRIL. — Buffalo : *Grand Prix de Buffalo :* 1. Hourlier, 2. Friol, 3. Pouchois.
Prix de Buffalo (réservé aux battus des demi-finales) : 1. Ellegaard, 2. Polledri, 3. Martin.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 27 AVRIL. — Football association. — Rouen. — Le Championnat de France d'Association est gagné par le Stade Helvétique, qui bat le Football Club Rouennais par un but à 0.
DIMANCHE 27 AVRIL. — Aviron. — *Traversée de la Seine*, la Société Nautique de la Marne gagne l'épreuve réservée aux équipes à 4 rameurs, et la Basse-Seine se classe première de la course à huit.

HIPPISME

MARDI 22 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Pénélope* (20.000 fr., 2.000 mètres) : 1. Sweteness, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neill) ; 2. Marigot. — P. M. : gag., 76 fr. : pl., 27 fr., 26 fr. 50.
JEUDI 24 AVRIL. — Auteuil. — *Prix du Point du Jour* (Steeple chase, 15.000 fr., 5.000 mètres) : 1. Inquisitif, au baron L. La Caze (Parfrement) ; 2. Ben y Glos. — P. M. : gag., 25 fr. 50 ; pl., 15 fr. 50, 17 fr.
VENDREDI 25 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Miss Gladiator* (20.000 fr., 2.200 mètres) : 1. Vulcain VI, à M. Auguste Belmont (Ch. Childs) ; 2. Pendragon — P. M. : gag., 20 fr. ; pl., 12 fr., 14 fr. 50.
DIMANCHE 27 AVRIL. — Longchamp. — *56e Prix Biennal* (25,000 fr., 2 000 mètres) : 1. Blarney, à M. H.-B. Duryea (Mac Gee) ; 2. El Tango. — P. M. : gag., 95 fr. ; pl., 28 fr. 50, 14 fr. 50.
La Coupe (25.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Amadou, au vicomte d'Harcourt (Sharpe) ; 2. Philippe II ; 3, Lynx Eyed. — P. M : gag. 27 fr. ; pl., 15 fr. 50, 22 fr. 50, 34 fr. 50.

GOLF

DIMANCHE 27 AVRIL. — Golf Club de La Boulie. — *Concours des Tigres :* 1. M. A.-M. Vagliano (H. 1) ; 2. M. E. Senn (H. 3)

TIR

MARDI 22 AVRIL. — *Réunion de l'Assaut au pistolet* (tir aux balles Devillers). — Gagnants des poules : Galand (3), Dr Devillers, Vyault, Blanc, Bruneau. — *Réunion du Cercle Velnoy.* — Gagnants des poules : Berryer, Sangnier (3), Vyault.

CE QU'IL FAUT LIRE:

ATHLÉTISME ET GYMNASTIQUE SUÉDOISE

Ce traité, sous ce titre modeste, cache une rare précision technique et une merveilleuse documentation. Du reste le nom seul de l'auteur, G. Le Roy, en garantit la perfection et l'autorité.

Rappelons que la *Collection Illustrée Sports Bibliothèque* qui sera complète *en 24 volumes*, dont 18 sont déjà parus, peut être acquise par versements mensuels de 5 francs.

Demandez le prospectus spécial de la vente à crédit qui est adresé gratuitement et franco.

(Pierre Lafitte et Cie).

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

COMMENT DÉTERMINE-T-ON LA VITESSE D'UN AÉROPLANE?

Je suis, depuis quelque temps, la campagne menée en faveur de l'armement des aéroplanes, et je vois que l'on fait toujours entrer en ligne de compte, la vitesse de l'avion.

Voulez-vous me dire comment on la mesure exactement, et pourquoi il est indispensable de la connaître avec autant d'exactitude?

D'autre part, comment peut-on la mesurer du sol?

Il me semble que, dans ce dernier cas, cela doit être facile : exemple les records de vitesse.

J. HUET,
Sèvres.

Il serait un peu compliqué de vous exposer dans son entier et très exactement la théorie du tir aérien, avec l'exposé de ses difficultés et des moyens encore très imparfaits dont nous disposons pour y répondre. Nous ne pouvons, pour rester dans le cadre du *Petit Dictionnaire*, que vous donner des indications générales.

Nous supposerons, pour fixer les idées, que nous devons tirer sur un but fixe, et ce, du bord d'un aéroplane dont nous admettrons la vitesse comme constante. Nous négligerons la dérive et la résistance de l'air.

Si nous admettions que notre aéroplane peut stationner tout juste au-dessus de l'objectif, nous ne nous préoccuperions de rien : notre projectile tomberait verticalement, et le point de chute dépendrait seulement de l'habileté manœuvrière du pilote. Mais notre aéroplane est loin d'être immobile et si nous lâchons notre projectile au-dessus du but, il ira tomber au-delà, à une distance qui croîtra avec la hauteur de l'aéroplane et sa vitesse par rapport au sol.

En effet, si notre aéroplane est à 1.100 mètres, notre projectile mettra à tomber sur le sol un temps donné par la relation :

$$t = \sqrt{\frac{e}{1/2\,g}}$$

(g étant l'accélération due à la pesanteur, à Paris 9,81) ce temps sera donc de 15 secondes, en chiffres ronds.

Mais notre projectile, bien qu'il n'ait pas été lancé par un canon ou un moyen quelconque, n'en possédait pas moins une vitesse *horizontale* propre, correspondant à celle de l'aéroplane qui le transportait, et conséquemment, si nous supposons cette vitesse égale à 30 mètres à la seconde (108 kilomètres à l'heure), notre dit projectile parcourra, dans le sens horizontal, avant de toucher le sol, une distance de 15 × 30 mètres = 450 mètres.

Si donc nous voulons toucher le but, il nous faudra lâcher notre projectile à une distance horizontale de 450 mètres avant le dit but.

On comprend tout l'intérêt de l'évaluation exacte de la hauteur et de la vitesse relatives des avions de combat.

La hauteur est indiquée par l'altimètre, dont le chiffre, qui donne l'altitude au-dessus de 0, niveau moyen de la mer, doit être diminué de la cote du lieu au-dessus duquel on opère.

Le mesurage de la vitesse relative a mis jusqu'ici à rude épreuve le cerveau de nos inventeurs. Nous connaissons personnellement une bonne douzaine de dispositifs de mesure, depuis celui du lieutenant américain Scott, exigeant deux visées et l'usage de tables, jusqu'à celui d'un officier d'artillerie français des plus distingués, donnant toutes indications utiles, exactement, et sans nécessiter l'emploi de tables ou de calculs fastidieux; en passant par deux ou trois reposant sur des principes excellents, mais dont l'application est assez délicate. Cependant, malgré tout notre désir d'être agréable à nos lecteurs, nous ne pouvons disposer de secrets qui ne nous appartiennent pas : nous n'expliquerons donc que le système Scott.

Dans ce système, l'opérateur s'élevait à une hauteur donnée, 500 mètres par exemple, puis, mettant une lunette, coulissant sur un cercle gradué, à 45°, il visait un point quelconque du sol. Dès qu'il apercevait ce point, il déclanchait un compte-secondes, puis, mettant sa lunette à 0, c'est-à-dire à la verticale, il guettait le passage du même point précédemment visé. Il arrêtait alors le compte-secondes.

Par ses deux visées successives, il avait déterminé un triangle rectangle isocèle dont la base égalait la hauteur, comme il connaissait celle-ci (500 mètres, par exemple) il savait donc qu'en le temps inscrit sur le compte-secondes, il avait parcouru cette distance. Le calcul de la vitesse par seconde était ensuite fort simple.

Alors, connaissant la hauteur et la vitesse, il consultait des tables à double entrée, qui lui donnaient l'angle d'inclinaison à donner à la lunette pour le tir en fonction de ces deux indications. La lunette placée à cette position, il n'avait plus qu'à lâcher le projectile dès que le but apparaissait dans l'oculaire.

Mais, il y a maintenant beaucoup plus pratique et plus simple.

Pour l'évaluation des records de vitesse, vous êtes dans l'erreur : on ne mesure pas la vitesse de l'aéro en vol, du sol; mais bien plus simplement, on trace une piste, délimitée par des poteaux et soigneusement mesurée, et le temps mis à accomplir le parcours imposé donne la vitesse par un simple calcul.

Un appareil télémétrique dû à un inventeur modeste est à l'étude et donnera, d'après ce que nous avons vu, d'excellents résultats. Il permettra d'évaluer la vitesse d'un navire aérien quelconque, que ce soit du sol ou d'un autre navire aérien.

Par le peu qui précède, car je n'ai fait qu'effleurer la question, voyez combien la question est complexe.

L'HYDRO-AÉROPLANE EST-IL DANGEREUX?

Depuis que l'on parle d'hydro-aéroplanes, on vantait constamment leur parfaite sécurité, et l'on répétait que les dangers étaient pour ainsi dire nuls. Or, j'ai vu que l'on se noyait fort proprement, et voici qu'un officier américain vient de se tuer en tombant de 30 mètres.

Expliquez-moi donc cela?

JEAN HILLAIRET,
Mécanicien à Suresnes.

Les multiples incidents qui se sont déroulés au cours du meeting de Monaco doivent vous éclairer suffisamment sur les dangers de l'hydro-aéroplane.

Cependant, il ne convient pas d'exagérer et de généraliser d'après des cas exceptionnels.

Il est bien évident que des amateurs ne se fussent point risqués à voler ou naviguer par une pareille tempête, et que si la température avait été plus clémente, on n'eût pas eu autant de naufrages à enregistrer.

Pour comparer exactement les dangers de l'aéroplane et de son complément naturel, l'hydro-aéroplane, il faut supposer des conditions climatériques moyennes et une égale science des deux pilotes. Il devient alors évident qu'un atterrissage un peu brusque sera plus dangereux avec l'aéro qu'avec l'hydro. Et nous devons ajouter que l'hydro gagne encore en sécurité à être utilisé sur les lacs ou les fleuves, où l'on n'a pas à compter sur la houle et les lames puissantes.

Mais cela ne veut pas dire qu'il soit impossible de capoter ou de briser : les exemples récents sont assez nombreux pour nous convaincre du contraire.

Quant à la noyade, elle peut être évitée par l'emploi de vêtements spéciaux, dont vous avez pu voir un spécimen décrit dans un de nos précédents numéros.

Mais ces vêtements, si vous êtes débarqué de votre siège à 30 mètres, au-dessus d'une plage couverte de quelques centimètres d'eau, ne sauraient vous empêcher de vous blesser grièvement.

En résumé, l'hydro-aéroplane, comme l'aéroplane, présente certains dangers inhérents à l'appareil aérien et communs aux deux systèmes. Ses avantages, au point de vue de la sécurité, sont surtout apparents pour la navigation fluviale ou lacustre. Pour la navigation maritime, ce n'est pas encore tout à fait cela.

Mais consolez-vous en pensant que cela viendra!

P. L.

COMMENT SE GARANTIR DU VENT?

Je viens d'acheter une voiture automobile torpedo 4 places, et je m'aperçois que malgré le pare-brise, monté comme tous les autres et au même endroit, on n'est pas garanti du tout à l'arrière. On dirait même que l'on reçoit le vent plus violemment que si le pare-brise était relevé.

Mon pare-brise est-il défectueux? Que faut-il faire pour éviter ce grave inconvénient?

R. DE B.-R.
Malines (Belgique)

Votre observation est exacte, En effet, il doit vous sembler que le vent reçu par les occupants des deux places d'arrière est plus violent que le vent normal.

Ce phénomène s'explique très aisément et ne met nullement en cause une défectuosité de votre pare-brise. Si vous aviez l'habitude de l'automobile, vous sauriez que le pare-brise garantit uniquement les deux places avant, mais que l'air refoulé par lui au-dessus et sur les côtés se referme en remous violents vers l'arrière de la voiture et souffle fort désagréablement au visage des occupants.

Pour une voiture donnée, marchant à une vitesse également donnée, ou plutôt recevant un vent relatif donné, il existe une zone de protection nettement déterminée, en arrière de laquelle les remous opèrent avec violence. Vous pouvez déterminer cette zone en avançant ou reculant sur votre siège d'arrière.

La manière de remédier aux remous serait de prévoir des saute-vent de forme et d'inclinaison appropriées, prolongeant le pare-brise au-dessus et latéralement, de façon à ce que les remous se forment derrière la capote ou derrière la voiture; on peut encore essayer de deux pare-brise échelonnés, le plus petit monté sur le tablier avant et le plus grand monté derrière les sièges avant. Mais ce sont là des moyens difficiles et le mieux est, si l'on ne peut souffrir le vent, d'acheter une voiture fermée.

En tout cas, soyez persuadé que si votre pare-brise occasionne ces remous fâcheux, il n'est pas pour cela défectueux.

E. MARTIN,
Saint-Etienne.

COMMENT GRAISSER UNE BICYCLETTE?

La bicyclette est le plus beau de tous les sports, et j'en suis un des plus fervents admirateurs.

Mais la bicyclette n'est agréable, qu'autant qu'elle donne le minimum d'ennuis, et je voudrais connaître le meilleur moyen de conserver intacts les roulements de la mienne sans avoir à les nettoyer constamment.

Quel est le meilleur mode de graissage pour éviter l'emploi continuel de la burette à huile?

Dites-moi en même temps ce qu'il faut faire pour empêcher la poussière de faire grincer la chaîne?

J.-B. DE LINION.
Anvers.

Chaque cycliste possède et garde jalousement, s'il est vraiment amoureux de sa machine, quelques petits « trucs », qu'il croit supérieurs, employés par ses pères en sports.

Il existe donc des quantités de moyens pour garder aux bicyclettes l'aspect et la douceur du neuf, et cette quantité est telle que nous devons nous borner à indiquer ceux qui nous ont donné jusqu'ici de bons résultats.

Pour l'aspect extérieur : nettoyer sans trop frotter, avec un chiffon sec et propre. Avant de partir pour une excursion assez longue, un voyage de plusieurs jours, graisser toutes les parties nickelées, pédales, moyeux, etc., avec un chiffon imbibé de graisse de vaseline blanche. Inutile d'en mettre des placards : passer le chiffon suffit. Au retour, essuyer simplement. Même s'il a plu, votre bicyclette aura conservé tout son éclat.

Pour les roulements. Mélanger intimement deux parties de graisse de vaseline blanche avec une partie de graisse consistante. Remplir de ce mélange un injecteur à graisse, et injecter le contenu dans les moyeux, le pédalier, les pédales presque jusqu'à refus. Il y en a ainsi pour toute une année, et vous pouvez laisser la burette à la maison.

Quant à votre chaîne, il ne faut pas la graisser si vous voulez qu'elle ne prenne pas la poussière.

Nous avons utilisé nombre de produits divers, mais ceux qui nous ont semblé donner le maximum de douceur avec le minimum d'inconvénients sont la grapholine, qui se vend en bâtons et la simple mine de plomb.

Vous pourriez procéder ainsi : démonter votre chaîne, la brosser pour enlever le plus gros des poussières ou boues adhérentes, puis la mettre à tremper dans le pétrole pendant 24 heures. Ensuite, faire fondre au bain marie ou à feu très doux une petite quantité de graisse de vaseline blanche. Après fusion, laisser la chaîne tremper pendant une heure ou deux, puis la retirer, l'essuyer et la laisser refroidir. Ainsi, tous les roulements de la chaîne seront remplis de graisse de vaseline figée.

De plus, après remontage de la chaîne sur votre bicyclette, vous la brosserez avec une brosse douce enduite de mine de plomb.

Après toutes ces opérations, votre machine sera en mesure de vous promener avec le minimum d'ennuis, et conservera toujours sa douceur de roulement comme son cachet extérieur.

H. MARTIS.

QUESTIONS NOUVELLES

POUR PLACER UN DÉMARREUR SUR UNE 6-CYLINDRES.

Possesseur d'une 6-cylindres par groupes de deux, je désire monter un démarreur automatique sur ma voiture. Connaissant votre obligeance, je vous prie de me donner votre avis sur le meilleur système à employer.

COMTE DE LA G...
Genève.

QU'EST-CE QUE C'EST QUE L'ÉQUILIBRE?

Je vais vous poser une question qui va vous sembler biscornue, mais, ma foi, tant pis!

Par quel principe de physique peut-on expliquer exactement l'équilibre obtenu sur une bicyclette en marche, alors qu'il n'y a que deux points en contact avec le sol?

A. BRILLAUD,
à Angers (Maine-et-Loire).

COMMENT ARRÊTER AUTOMATIQUEMENT UNE AUTOMOBILE?

Le terrible accident survenu récemment, vient remettre de circonstance la nécessité qu'il y aurait de prévoir, dans la construction de l'automobile, un système permettant l'arrêt automatique de la voiture par l'ouverture des portières, ou par commande de l'intérieur. N'existe-t-il pas de moyen simple et pratique à cet effet?

Il me semble que cela ne doit pas être très compliqué.

LE GONEC,
Brest.

OU FAUT-IL METTRE LA SELLE?

Voulez-vous avoir l'obligeance de me fixer sur la question suivante, que nous ne pouvons arriver à résoudre :

Doit-on placer la selle de sa bicyclette perpendiculairement au-dessus du pédalier, ou doit-on la mettre en avant ou en arrière?

Pourquoi certains coureurs se lèvent-ils sur leurs pédales?

A. JAULGER,
Versailles.

POURQUOI LES BICYCLETTES ONT-ELLES DES ROUES ÉGALES?

Il est assez curieux de voir, parmi les cyclistes, des grands diables juchés tout en haut d'une tige de selle sortie ridiculement du cadre. Ils ont l'air d'être perchés sur un échalas.

Pourquoi a-t-on adapté des roues égales de 0.70 centimètres et des cadres si petits.

N'y aurait-il pas avantage à faire des roues et des cadres appropriés à la taille du cycliste. Et ne pourrait-on pas faire au moins la roue motrice plus grande?

M. BLONDET,
Compiègne.

QUEL EST LE SPORT LE PLUS POPULAIRE CHEZ NOUS?

Je vous serais très reconnaissant de me dire, par l'intermédiaire du Petit Dictionnaire Sportif :

« Quel est, aujourd'hui, le sport le plus populaire en France? »

A mon sens, c'est la boxe; mais j'attends avec impatience votre réponse et celle de vos lecteurs, car cette question fait l'objet d'un pari.

A. GAILLOT,
Lille.

Nous donnerons dans notre numéro du 17 mai, les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

ERRATUM

Dans la réponse de M. E. Claës que nous avons publiée dans notre avant dernier numéro, il s'est glissé différentes erreurs. Il fallait lire Blériot XXI au lieu de Blériot XXV, monoplace au lieu de monoplan, et biplace au lieu de biplan.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront, à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser. Nous les prions de collaborer à cette rubrique en nous adressant eux-mêmes des réponses.

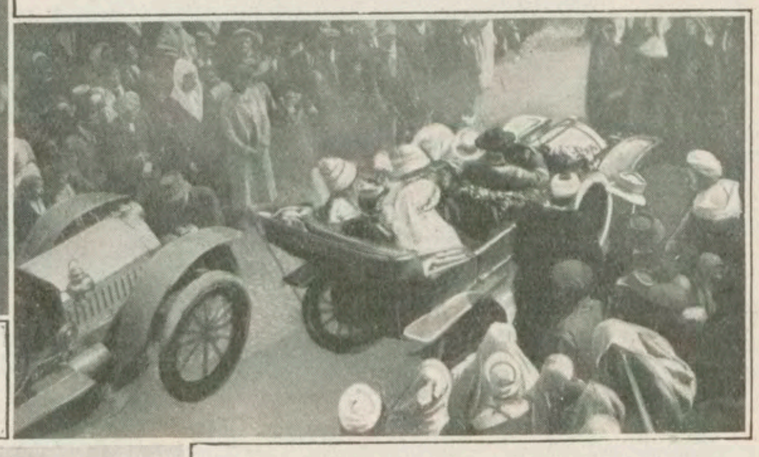
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'arrivée du City and Suburban handicap (50.000 francs). Cette épreuve disputée à Epsom le 23 Avril, a été gagnée par Drinmore qui ne battait que difficilement le cheval français, Limon.

A. H. Hornby le vainqueur du saut en hauteur dans le tournoi militaire qui opposait à Woolwich, le collège de Woolwich et l'académie de Sandhurst.

Le match de football association disputé le 20 avril à Amsterdam entre les équipes nationales de Hollande et de Belgique a été gagné par les Belges qui marquèrent 4 buts à 2.

L'équipe première de rugby du lycée de Mont-de-Marsan, qui a rencontré avec succès les teams interscolaires du Midi.



Un mariage en automobile à Rabat. Bien que les routes soient très défectueuses, l'automobile est très en vogue au Maroc.

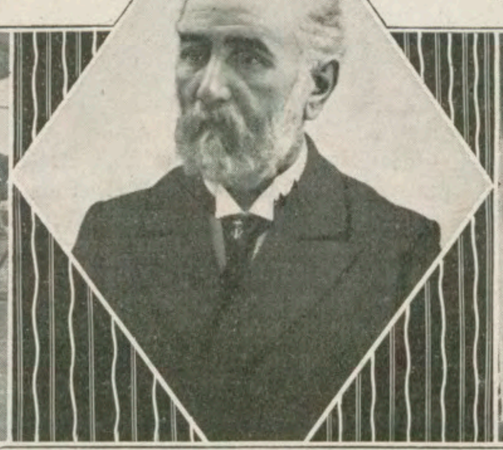
Le lieutenant Redelsperger, du 13e dragons, qui vient de terminer son brevet supérieur militaire, sur le parcours Saint-Cyr-Reims, sur son Deperdussin.

Le 22 avril quatre aéroplanes allemands partaient de Darmstadt pour Metz tous les quatre s'égaraient, et l'un d'eux venait atterrir à Arracourt.

Le comte de Mirandol qui est actuellement lieutenant de spahis au Maroc va reprendre ses vols sur Deperdussin.

L'aviateur Guillaux à peine rétabli d'une grave pneumonie s'est mis en ligne pour tenter la coupe de distance (voir page 324)

Les pilotes du biplan allemand d'Arracourt : le capitaine de Wals et le lieutenant Von Mirbach.



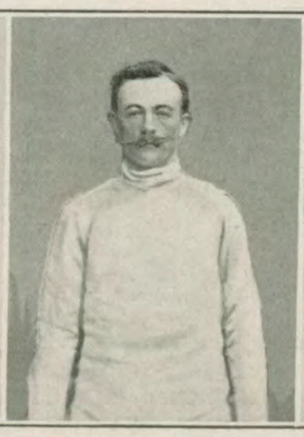
Victor Tatin, qui fut un précurseur de l'aviation et dont les travaux sur les dirigeables sont célèbres, est mort le 26 avril.

Le cocher du Lord Maire emmené par P. Verrier en aéroplane au-dessus de l'aérodrome de Hendon.

Le match de boxe qui opposait le 29 avril au Wonderland, Dastillon à l'Anglais Nat Brooks est revenu à Dastillon qui battait son adversaire aux points, en 12 rounds.

Le lieutenant Perrodon, qui s'est attribué le championnat individuel de sabre, dans le tournoi militaire d'escrime.

L'équipe de l'École Polytechnique gagnante de la coupe Challenge d'épée au tournoi militaire. (De gauche à droite) MM. Grisier, Ruchetti, Gérardin, Laget.



Le capitaine Perez, qui s'est attribué le championnat individuel d'épée (officiers).

L'arrivée d'Hourlier, dans le Grand Prix de Buffalo. Hourlier qui montait une bicyclette munie de pneus Hutchinson battait Friol et Pouchois.

« Le joueur de Golf » de M. Olivier, statue sportive très remarquée à l'exposition des Artistes Français.

HIPPISME

Les paris à l'avance

Les principaux avantages de ce mode de paris.

Certains journaux de sport ont publié récemment la liste des cotes, auxquelles sont offertes par les bookmakers autrichiens les chances de nos principaux champions dans les grandes épreuves du mois de juin.

La lecture de ces documents a fait bondir le cœur de ceux qui ont connu l'époque du pari à la cote: quant aux jeunes qui n'ont pas vécu ce temps-là, elle leur a montré, de façon palpable, tout l'intérêt qui devait s'attacher à ce genre d'opérations.

Le jour où l'on a supprimé le pari à l'avance, on a retiré aux courses une partie de leur charme, on les a rapprochées du jeu des petits chevaux que l'on pratique dans les casinos.

Le joueur brutal, c'est celui qui veut être immédiatement fixé sur le résultat que lui réserve le sort. Il entre dans un guichet, il mise, et, quelques minutes plus tard, il touche ou il fait une croix. C'est, d'ailleurs, pour cette raison que le véritable joueur n'est pas amateur des courses, qu'il trouve trop pondérées: il préfère le cercle où cela va plus vite.

Au contraire, le dilettante aime à discuter les chances des concurrents: il mesure le mérite, il pèse l'influence des conditions, il fixe son choix sur un candidat là où le joueur prend un numéro. Tous deux risquent leur argent; celui-là, c'est pour appuyer ses convictions; celui-ci, c'est uniquement dans l'espoir du gain.

On comprend facilement combien le pari à l'avance favorisait le développement du dilettantisme au détriment du jeu grossier. La simple apparition de la cote soulevait les discussions; ses moindres fluctuations provoquaient des dissertations à perte de vue; la question du pedigree des concurrents rentrait elle-même en ligne de compte et ne tenait pas le rôle effacé qu'on lui a, aujourd'hui, assigné.

Pour en juger, il suffit, d'ailleurs, de parcourir les journaux de sport anglais. La chance des concurrents éventuels du Derby est envisagée environ une fois par semaine: la forme, les origines, la cote de chaque candidat, autant d'indications dont l'enseignement est disséqué à partir de la clôture de la carrière de deux ans.

En France, les enragés parlent du Derby l'avant-veille de la course; les habitués en discutent la veille, *Paris-Sport* en mains; mais on ne s'en occupe réellement que pendant la demi-heure qui s'écoule entre les opérations du pesage et le signal du départ. Avec le système du Mutuel, c'est le principal reproche qu'on puisse lui adresser, il n'y a pas grande différence, à part quelques guichets supplémentaires, entre le modeste prix du début de la réunion et la grande épreuve classique.

Il serait véritablement à souhaiter que l'on trouve un système qui, tout en maintenant la suppression des donneurs et le principe du prélèvement, nous rende les avantages du pari à l'avance et à cote fixe.

En Angleterre, ils ont conservé intact leur ancien régime des bookmakers. Cependant, le marché ne présente plus, pour les épreuves à venir, la même animation qu'autrefois. Les donneurs sont devenus plus circonspects; quant aux parieurs, ils sont moins grands seigneurs. Il leur est difficile de se maintenir au niveau des figures curieuses que l'on rencontre lorsqu'on remonte dans l'histoire du turf.

Parmi ces figures, l'une des plus intéressantes est celle de lord George Bentinck, ce fameux propriétaire qui, dans le Derby de 1843, avait appuyé la chance de son cheval Gaper, dans de telles conditions que sa victoire lui aurait rapporté, en paris, une somme de 3.375.000 francs. Fort heureusement, il comprit, quelque temps avant la course, que le danger, pour son candidat, devait venir de Cotherstone; il se couvrit si bien sur ce dernier que la défaite de Gaper fut compensée par le triomphe de Cotherstone, qui lui laissa même, après règlement, un bénéfice de 75.000 francs.

Lord Bentinck, qui était membre de la Chambre desCommunes, possédait une écurie formidable: il avait une moyenne de soixante chevaux à l'entraînement et une centaine de poulinières dans son haras.

On rapporte qu'une année les dépenses de son établissement s'élevèrent à 175.000 francs pour la note de l'entraîneur, à 90.000 francs pour les frais de voyage et à 575.000 francs pour les entrées et forfaits. Il ne reculait devant aucun sacrifice: c'est lui qui inventa le système du transport des chevaux de courses dans les vans.

Par contre, en une seule année, en 1845, ses gains, uniquement en paris, atteignirent 2.500.000 francs.

Une anecdote nous montrera son ardeur de parieur.

Une après-midi, probablement au lendemain d'une séance qui s'était prolongée tardivement à la Chambre des Communes, Lord Bentinck s'endort dans l'un des salons de son cercle. Son sommeil est si profond que tous les efforts sont impuissants à l'interrompre. Arrive un de ses amis, Lord Glasgow, qui était, lui aussi, un « plunger » renommé; on lui raconte le fait.

« Oh! dit-il, je sais le moyen de le réveiller. »

Et s'avançant vers le dormeur: « Bentinck, s'écrie-t-il, je veux vous proposer un pari. »

L'effet est immédiat; Lord Bentinck se redresse et réplique sans hésiter:

« C'est entendu; quel est-il?

— Je vous joue, dans le Derby de 1848, la chance du produit à naître de Miss Whip contre celui de la poulinière que vous me nommerez.

— Combien?

— 175.000 francs.

— C'est fait; je nomme Crucifix. »

Le plus curieux de l'histoire, c'est que Crucifix, qui était alors pleine de Touchstone, mit au monde Surplice, qui remporta le Derby de 1848. Ce qui prouve que la Fortune vient au dormeur et non pas à celui qui éveille le dormeur.

Malheureusement, le bonheur de Lord Bentinck ne fut pas complet, car, en 1846, afin de pouvoir se consacrer plus complètement à la politique, il liquida tous ses chevaux. Le lot fut acheté par M. Mostyn qui, peu de temps après, revendit Surplice à Lord Clifden, sous les couleurs de qui le fils de Touchstone triompha dans le Derby.

C'est ainsi que Lord Bentinck laissa échapper la réalisation de ce qui avait été le vœu le plus ardent de sa carrière de propriétaire.

René Riondet.

Le Biennal et la Coupe

La réhabilitation de Blarney

Le Biennal de Longchamp, dont on espérait tant, a singulièrement tourné. Sur la foi du programme, on avait compté un moment sur Amadou, Isard II, El Tango: rencontre sensationnelle entre toutes et qu'on savourait d'avance. En fait, Amadou a opté pour la Coupe. Isard II s'est abstenu et El Tango est resté en face d'adversaires qu'on jugeait généralement insuffisants. On jugeait mal. La course n'a rien donné de ce qu'on attendait, mais elle a donné autre chose, et quelque chose de fort intéressant: la réhabilitation de Blarney.

La victoire de Blarney sur El Tango n'a été qu'une demi-surprise. C'est un cheval, non pas qui se révèle, mais qui reprend simplement son rang, après une courte éclipse, qu'on était bien près déjà de considérer comme une déchéance. C'était aller vraiment bien vite. Un ou deux échecs au début de la saison, et dans des courses aussi spéciales que le Prix Delatre et le Prix Lagrange n'ont qu'une importance relative. Sans remonter bien haut, nous trouvons trois gagnants de Derby ou de Grand Prix qui ont échoué dans les deux courses en question: Finasseur, Sea Sick, Verdun. Il est assez naturel qu'un poulain qui a une longue et laborieuse campagne à fournir ne se présente pas en pleine condition dès le premier jour. On les ménage d'autant mieux que leur avenir inspire plus de confiance. Ceux qu'on pousse à fond sont des animaux dont les espérances sont limitées avec lesquels il faut récolter de suite avant que la concurrence ne soit trop forte. On compense par une préparation intensive la différence de qualité. Ce fut le cas de Pernod, et il semble bien que ce soit aussi celui de Saint-Pé.

Le fils d'Elf qui avait battu Blarney de si loin les premiers jours, n'a plus existé cette fois-ci; et non seulement Blarney, mais Oukoïda aussi a pris sa revanche. Blarney n'était évidemment plus le même cheval qu'à Maisons, où il s'était présenté encore bien gros. Il avait, cette fois, son apparence des bons jours. Ce qu'on peut lui reprocher, c'est de n'avoir pas beaucoup changé d'une année à l'autre, d'être resté un pur deux ans. Mais il garde cependant toute son ancienne qualité, si l'on en juge par le résultat de dimanche.

Une autre circonstance, qui a pu avoir une assez grosse influence sur l'interversion de forme qu'il a montrée cette année. C'est le changement de piste. La question d'aptitude joue un grand rôle dans les courses en ligne droite de Maisons. C'est une des raisons pour laquelle on attendait avec curiosité la rencontre d'Isard II et d'Amadou. Isard II n'avait fait ses preuves que sur la ligne droite de Maisons, et si on espérait lui voir montrer la même forme à Longchamp, on ne pouvait pas en être tout à fait sûr. Dans le cas de Blarney, il semble qu'il y ait une sorte d'aptitude de famille, dans sa prédilection pour Longchamp; la carrière de son demi-frère Shannon est, sur ce point, très caractéristique. Shannon a toujours couru beaucoup moins bien à Maisons qu'à Longchamp; c'est un fait qu'on a pu constater cette année aussi bien que l'an dernier. Longchamp est son terrain favori, et il semble que ce soit aussi le cas de Blarney, car c'est sa victoire dans le Prix de La Forêt qui lui avait assuré l'an dernier la primauté sur ses contemporains, et qui avait permis au handicapeur d'en faire le top weight de l'Optional. Donc le voilà remis au premier plan. Est-ce à dire que sa supériorité soit, actuellement, aussi nette et

AMADOU, MONTÉ PAR SHARPE.

aussi certaine qu'elle semblait l'être à l'automne dernier? Certes non.

La défaite d'El Tango n'a pas paru absolument décisive. Victime d'un incident dans la descente, le fils d'Ajax a paru en sérieuse difficulté entre les tournants, et, pour mieux dire, irrémédiablement battu. C'était l'effondrement. Mais, à l'étonnement provoqué par une si complète défaite, a succédé celui de le voir se tirer si courageusement et si bien de ce mauvais pas. Il a fourni généreusement le gros effort qu'on lui demandait et il est venu, à la fin, jouer son rôle à côté de Blarney qu'il a obligé à s'employer. Son échec est donc réparable. Entre lui et Blarney, la question reste pendante. Au surplus, on pourrait en admettre la rigoureuse exactitude sans en conclure qu'il a le moins du monde démérité. Il n'y a aucune contradiction entre sa brillante victoire du Prix Juigné et sa défaite par Blarney. Les imaginations étaient allées un peu vite: les succès répétés des chevaux du Prix Juigné les avaient trop enflammées. On supputait la très grande supériorité qu'avaient montrée Père Marquette, Brûleur et Vulcain VI sur des animaux d'ailleurs ordinaires; celle qu'il avait lui-même affirmée sur eux le premier jour, et l'addition montait très haut. En réalité, en dépit du résultat du Prix Juigné, rien n'est moins certain que cette supériorité d'El Tango sur les animaux qu'il a battus le premier jour. J'ai insisté, au lendemain de leur rencontre, et avec beaucoup de précédents à l'appui, sur le caractère provisoire de ce premier classement. Brûleur, déjà, s'est rapproché sensiblement de Père Marquette, et rien ne dit qu'une interversion ne se produise pas entre eux à une date plus ou moins prochaine. Père Marquette, lui aussi, s'est bien certainement amélioré d'une course à l'autre. Tous les deux, j'en ai fait la constatation déjà, étaient dans un état de préparation moins avancé qu'El Tango. Vulcain VI, d'autre part, qui a si brillamment enlevé le Miss Gladiator n'avait très probablement pas, en raison d'incidents défavorables, donné toute sa mesure. L'avenir seul pourra nous dire quel est le meilleur. Personnellement, je pencherais volontiers pour Brûleur, qui paraît le plus tardif des quatre: mais, c'est une simple impression. Pour le moment, le doute est complet. Ce n'est pas un adversaire qu'aura Blarney, c'est quatre et même davantage, car il faut songer aussi à Isard II, à Amadou, et à ceux qu'on n'a pas encore revus comme Sans le Sou et Ecouen.

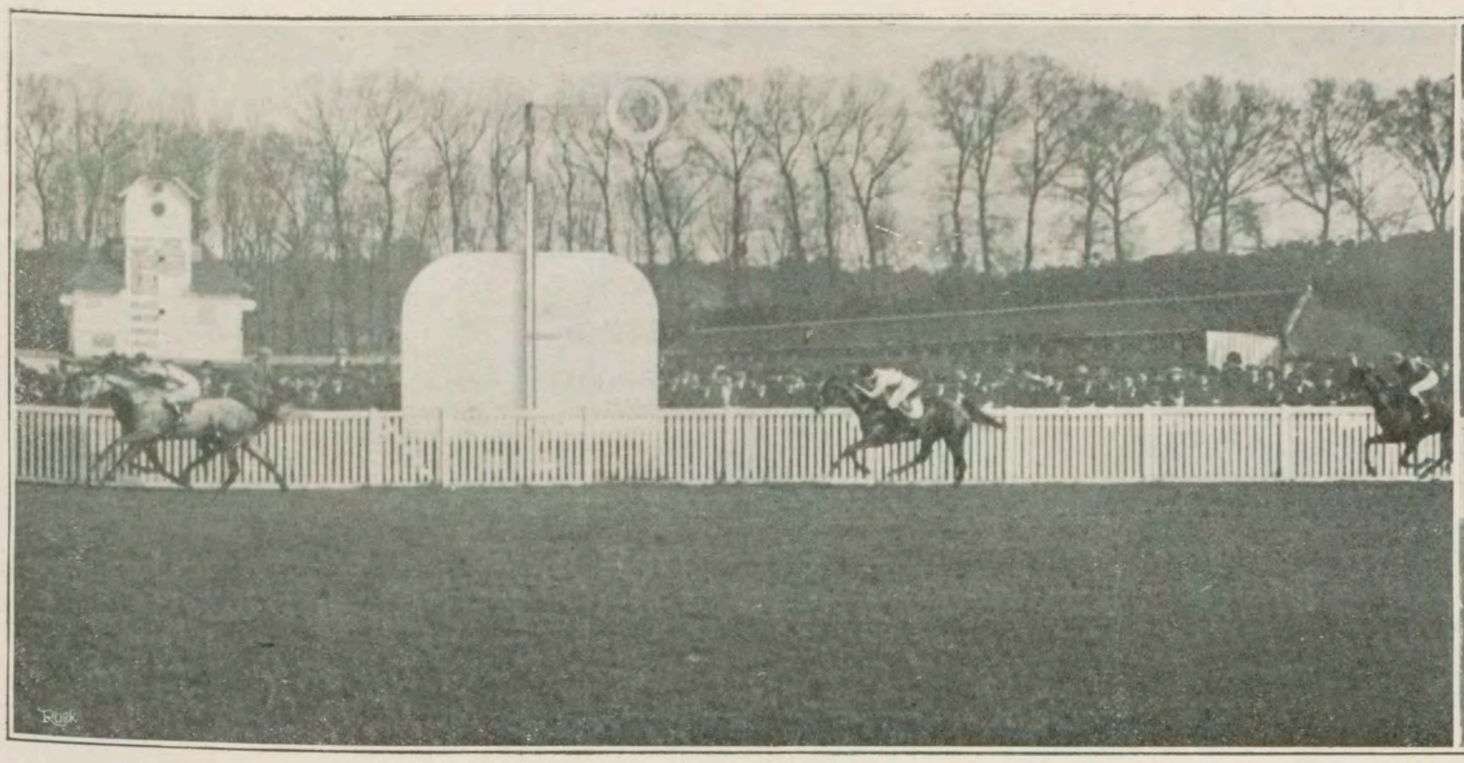
Stuart.

Poignée de nouvelles.

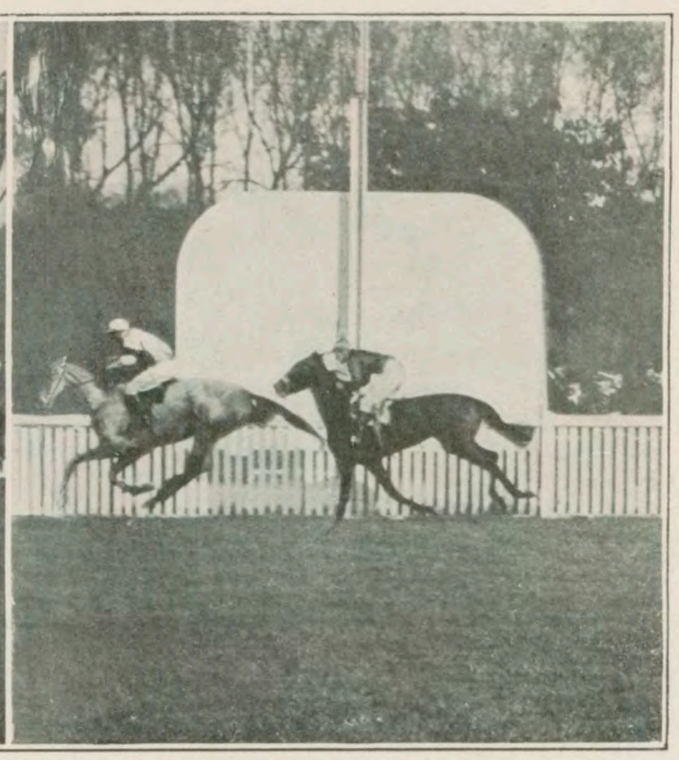
— L'excellent jockey F. Wootton est atteint d'une très sérieuse affection de la gorge, il ne pourra pas se mettre en selle dans les Deux Mille Guinées.

— Le City and Suburban, l'épreuve de 50.000 francs disputée à Epsom, le 23 avril, a bien failli revenir à un cheval français. Limon, en effet, le cheval de M. G.-G. Kousnetzoff, remarquablement monté par Sharpe, n'a fini qu'à une courte tête du vainqueur Drinmore.

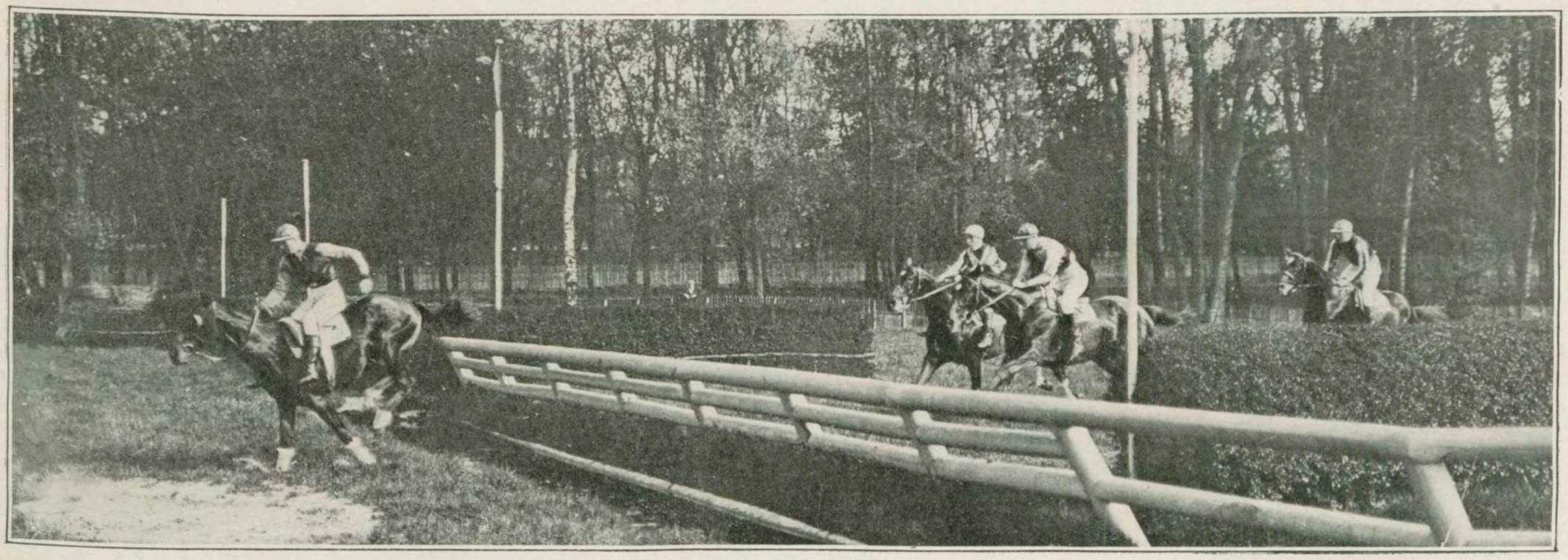
LES COURSES DE LA SEMAINE



LE PRIX PÉNÉLOPE (20.000 fr., 2.000 mètres) Maisons-Laffitte, 22 avril. — A 60 mètres de l'arrivée.
Big Bell, Marka et Myrtil II sont partis en tête. Dans les tournants, Marka passait devant Moïa, Marigot et Sweetness. Dans la ligne droite, Marigot et Sweetness se détachaient.

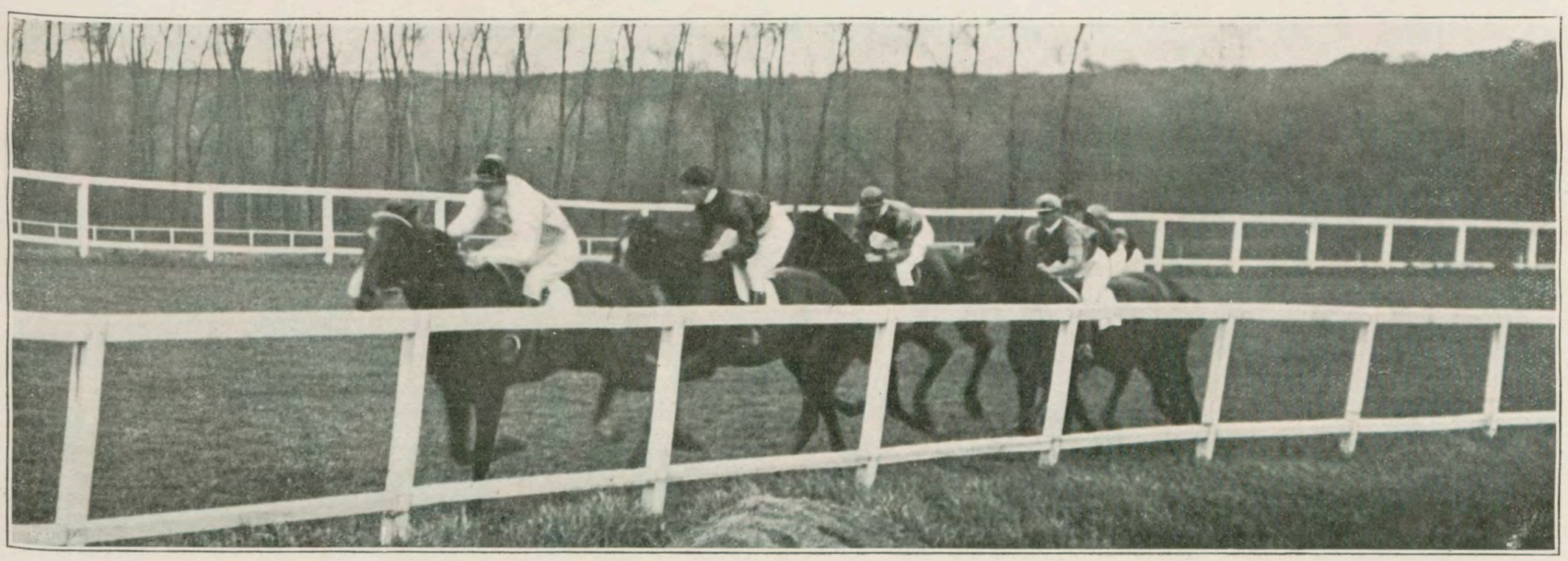


L'ARRIVÉE DU PRIX PÉNÉLOPE
A 50 mètres de l'arrivée, Sweetness reprenait du terrain et gagnait par une demi-longueur.



Marteau II Traversin Ben y Gloë Inquisitif

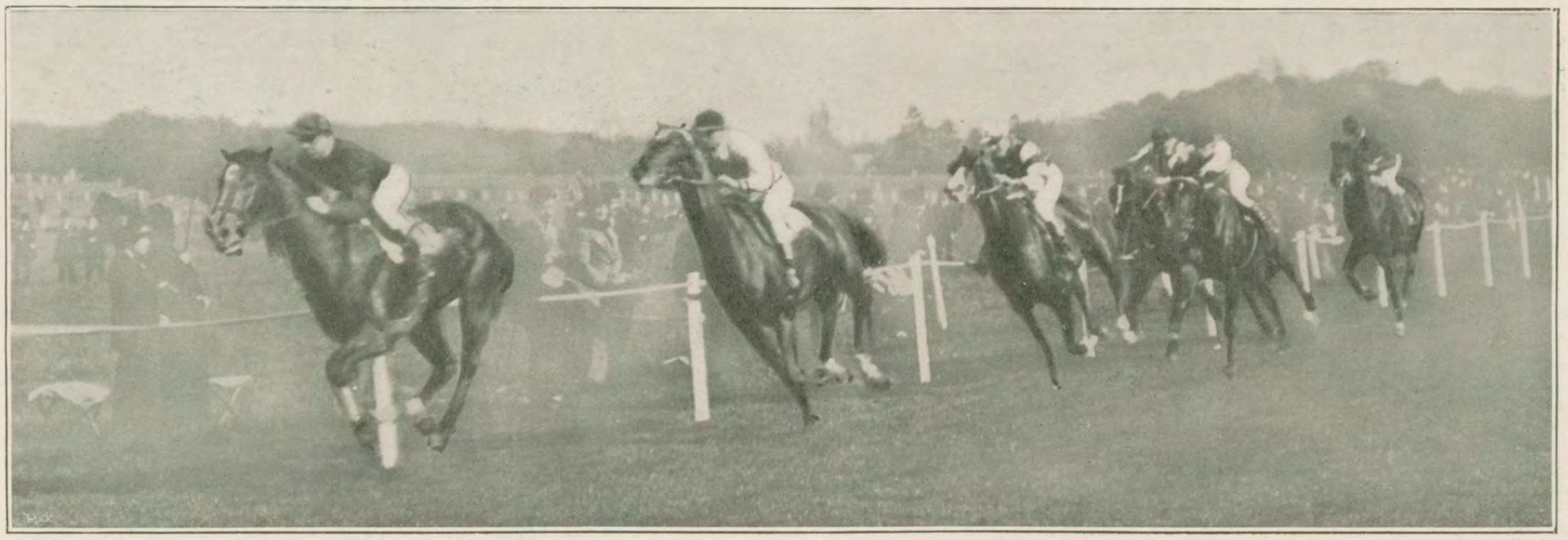
LE PRIX DU POINT-DU-JOUR (Steeple chase, 15.000 francs, 5.000 mètres). — Le saut du brook.
Pompadour, Univers II et Marteau II ont pris la tête. A la rivière des tribunes, Marteau II était devant Maurienne, Univers II, Inquisitif et Ben y Gloé. Au huit, Marteau II menait toujours. A l'entrée de la ligne droite, Traversin qui était en bonne position s'arrêtait, Marteau II et Inquisitif sautaient ensemble le bull finch. Sur le plat, Inquisitif lâchait Ben y Gloë et Tripot II qui s'étaient rapprochés, gagnant par 6 longueurs d'avance.



Pendragon Vulcain VI Le Téméraire Impétueux Astolphe Vermet

LE PRIX MISS GLADIATOR (20.000 francs 2.100 mètres) Maisons-Laffitte, 25 avril. — La fin du tournant.
Pendragon, Freeman et l'Impétueux se sont élancés en tête. Bientôt, Weillée prenait le commandement. Dans les tournants, l'Impétueux précédait Pendragon, Astolphe et Vulcain VI. Dans la ligne droite, Vulcain VI lâchait ses adversaires et gagnait par plus de dix longueurs devant Pendragon. Astolphe troisième.

LE BIENNAL ET LA COUPE



Oukoïda. Saint Pé. Blarney. Roi de l'Or El Tango. Rabble.

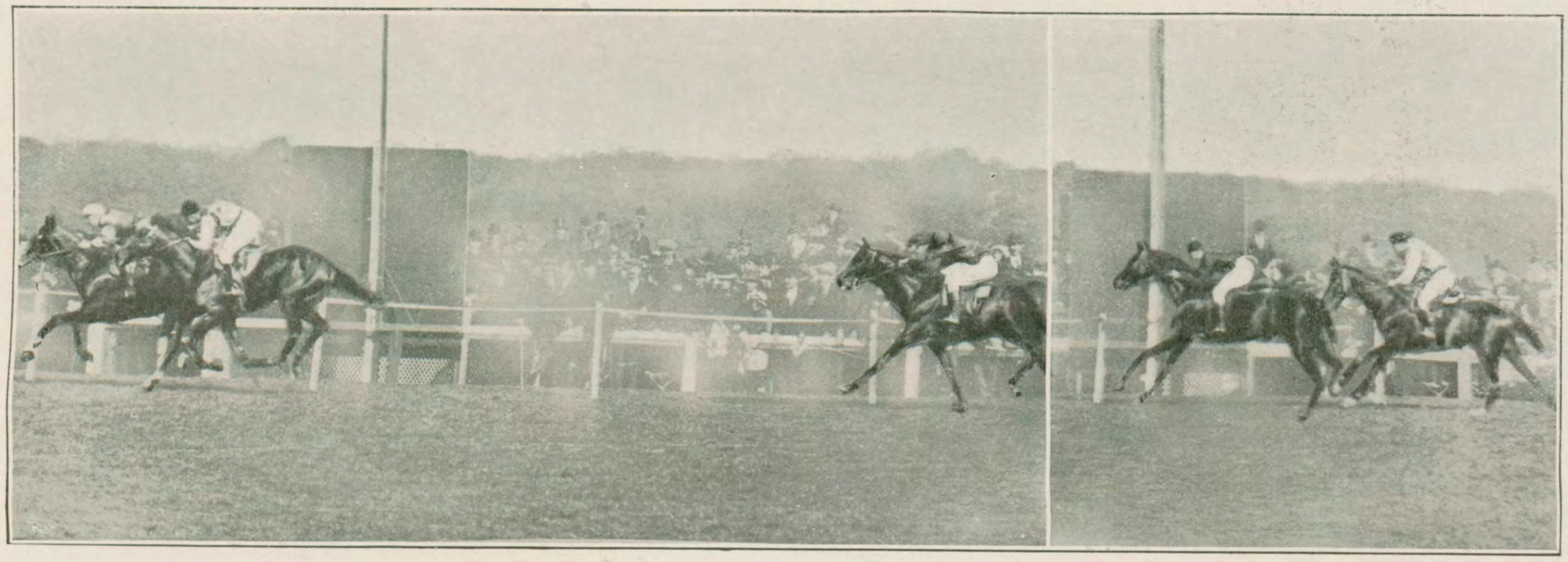
LE 56e PRIX BIENNAL (25.000 francs, 2.000 mètres. Longchamp, 27 avril) L'entrée de la ligne droite

Oukoïda a mené devant Blarney et Saint-Pé; celui-ci venait se placer en seconde position dans la descente; dans la ligne droite Blarney réglait Oukoïda. Blarney et El Tango se livraient une lutte acharnée qui se terminait à l'avantage de Blarney.

Crébécut. Philippe II. Amadou. Corton II. Zénith II Romagny. Lynx Eyed. Manthorpe.

LA COUPE (25.000 francs, 3.000 mètres) — Longchamp, 27 avril. L'entrée de la ligne droite.

Crébécut s'est assuré dès le départ une vingtaine de longueurs sur son camarade d'écurie, Corton II, sur Romagny et Amadou. Au bas de la descente, Crébécut était rejoint et à l'entrée de la ligne droite, Amadou se détachait; il résistait très facilement à une attaque de Philippe II qui finissait second à une longueur.



L'ARRIVÉE DU BIENNAL

Cette épreuve, malgré l'absence d'Isard II, a été très intéressante; El Tango, le brillant vainqueur du Prix Juigné, a résisté de son mieux à l'attaque de Blarney; il succombait d'une demi-longueur, précédant de loin cependant ses autres adversaires.

L'ARRIVÉE DE LA COUPE

La victoire d'Amadou a été très aisée; le cheval du vicomte d'Harcourt dominait déjà manifestement ses adversaires à l'entrée de la ligne droite.

La science de la santé (1)

PAR **H. MIRVILLE**, ancien instructeur du cadre fixe de Joinville

CHAPITRE VI

(*Suite,*)

EXERCICES DE RÉTABLISSEMENT ET D'ESCALADE

1) Franchir un obstacle avec les pieds et les mains.

a) Si l'obstacle est peu élevé, ce franchissement relève du saut : les mains n'interviennent que comme point d'appui.

1) Mettre les deux mains sur l'obstacle.

2) Poser le pied droit ou gauche de côté sur l'obstacle à droite ou à gauche des mains.

3) Se soulever pour faire passer l'autre pied puis se repousser légèrement avec le pied d'appui et les mains pour sauter de l'autre côté.

b) Si l'obstacle est un peu plus élevé, se pousser légèrement des jambes en tirant sur les bras pour placer ses pieds sur l'obstacle. Achever comme ci-dessus

Remarque : Faire toujours bien face à l'obstacle et poser les mains droit devant soi.

c) Si l'obstacle est élevé, il faut d'abord se rétablir, puis poser ses pieds sur l'obstacle, enfin, sauter en profondeur.

Ceci nous amène aux *rétablissements.*

1) *Avec l'aide des pieds et des mains.*

a) S'accrocher des mains, appuyer les pieds sur les rebords de l'obstacle. S'il n'en existe pas, placer ses pieds de côté et appuyer le rebord de la semelle contre l'obstacle

b) Faire un effort de traction des bras, d'extension des jambes pour amener les épaules au sommet de l'obstacle.

c) Pousser avec les bras pour élever la ceinture à hauteur du sommet.

d) Poser les pieds sur le rebord.

e) Sauter en profondeur, soit en se suspendant par les mains et en se repoussant légèrement, soit directement. *Tomber sur la pointe des pieds* en fléchissant les jambes, mais pas à fond, et en élevant les bras.

2) *S'exercer à se rétablir au moyen d'une jambe et des bras.*

1) Tirer sur les bras, en élevant latéralement un pied que l'on place sur le rebord de l'obstacle.

2) S'aider de ce pied et des bras pour placer les avant-bras sur l'obstacle, et se rétablir.

3) *Rétablissement avec les avant-bras seuls.*

Si l'obstacle n'offre pas de point d'appui :

1 Placer un avant-bras, coude compris, sur l'obstacle, puis l'autre, les poings vis-à-vis et se touchant presque.

2) Faire une traction pour amener les épaules un peu au-dessus de l'obstacle.

3) Ecarter les poings en *retournant les ongles en dessus.* En même temps, avancer la tête et la poitrine au-dessus de l'obstacle.

4) *Rétablissement à la force des poignets.*

1) Un bras après l'autre (alternatif).

2) Les deux bras ensemble (simultané).

Ce sont déjà des exercices athlétiques.

Remarque. — Ces exercices peuvent s'exécuter à une barre fixe, à une barre double, à une planche solide, à une branche d'arbre.

3) *Soulever et transporter des poids.*

C'est un exercice très utilitaire et qui développe admirablement les muscles du tronc et du membre supérieur.

Avoir à soulever dans ses bras un enfant, une femme, un homme ; avoir à transporter un fardeau assez lourd sont des occasions qui peuvent se présenter fréquemment.

1) La meilleure façon de transporter un poids assez lourd, c'est de le porter *sur ses épaules* ou *sur son dos.* Il faut s'y exercer d'abord avec des fardeaux peu lourds, portés assez longtemps ; des enfants, par exemple, puis avec des poids plus lourds portés moins longtemps. Cela fortifie les jambes et les reins.

Veillez à ce que la personne portée ne serre pas le cou, ce qui arrête la respiration et provoque l'essoufflement.

Fig. 6. Charger un poids (Méthode Hébert).

2) *Porter dans les bras* est beaucoup plus pénible. Les épaules sont tirées en avant, la poitrine est comprimée et la respiration devenant très difficile, l'essoufflement et la fatigue arrivent très vite.

Le mieux est de se pencher en arrière en appuyant le fardeau un peu sur les cuisses ou le ventre.

3) *Charger un poids sur son dos.* Le capitaine Hébert fait faire des exercices de chargement ; nous reproduisons ici une de ses gravures (fig. 6). On peut s'y exercer avec différents objets, d'abord légers, puis de plus en plus lourds.

4) *Le lever de poids* est un exercice athlétique qui n'a pas un but réellement pratique, mais excite l'émulation.

Remarque. — 1) Dans tous ces exercices de force, il faut, au moment de l'effort, pousser un soupir : *han!* afin d'éviter l'un des principaux inconvénients de l'effort physiologique : la décompression brusque du poumon et du cœur.

2) Procéder très progressivement. D'abord soulever despoids de 10 à 15-20 kilos et augmenter de 5 kilos.

Ne passer au poids suivant que lorsqu'on soulève et transporte le précédent sans difficulté.

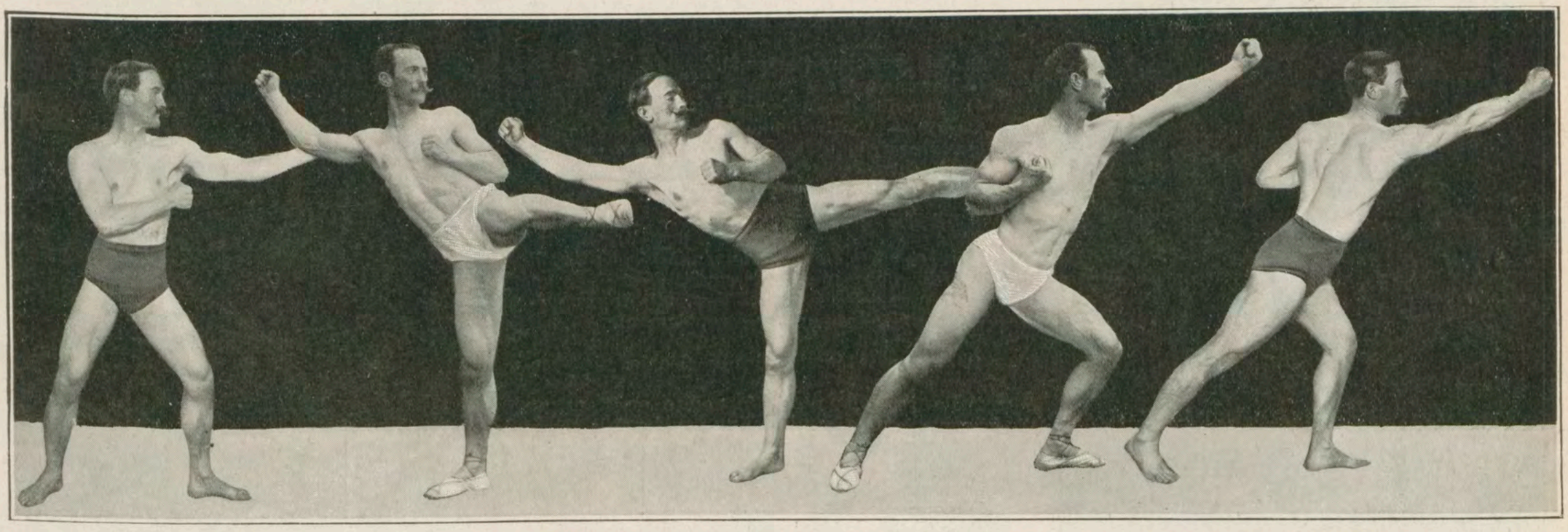
Ne pas prolonger outre mesure ces exercices ; 2 ou 3 exercices par séance sufffisent.

(4 DÉFENSE PERSONNELLE

Il est bon de pouvoir transporter un malade, sauver un enfant, se sauver d'un incendie, mais il faut aussi être en mesure de faire face à une agression.

Assurément, un bon revolver est la meilleure, arme, mais on ne l'aura pas toujours à sa portée et puis c'est un moyen parfois un peu trop radical. Enfin, au point de vue de la hardiesse, rien ne vaut l'assurance que dresse une bonne préparation à la défense personnelle.

Le sang-froid, l'énergie, le coup d'œil, la prompte décision, sont des qualités qui résultent de cette éducation, et ce sont autant des qualités morales que des qualités physiques.



LES POSITIONS DE BOXE FRANÇAISE

De gauche à droite : fig. 1, la garde de boxe française; fig. 2, coup de pied chassé de la jambe avant (1er temps); fig. 3, coup de pied chassé de la jambe avant (2e temps); fig. 4, coup de poing du bras avant (2e temps); fig. 5, coup de poing du bras arrière (2e temps).

La Canne. — A notre point de vue : la défense personnelle est fort bien assurée à quelque distance avec la canne habilement maniée. C'est un exercice qui a beaucoup trop perdu la faveur du public.

Les brisés, les enlevés, les moulinets, les coups de tête, les coups de pointe, les coups de flanc, les parades, constituent une escrime très simple qui assouplit merveilleusement les poignets et les bras, et nous conseillons vivement à nos lecteurs qui jouiraient de quelque loisir de consacrer quelques semaines à cet exercice, trop long à exposer ici.

La Boxe. — Pour l'homme sans armes, nous pensons que la première défense doit consister dans les coups de pied de la boxe française.

Dans la défense plus rapprochée, les coups de poing de la boxe mélangée, française et anglaise.

Au corps à corps, le jiu-jitsu a nos préférences, car mieux que la lutte, il permet à un homme de moyens médiocres de résister à un adversaire plus vigoureux.

Coups de pied de boxe française. — Les coups de pied ont l'incontestable avantage d'atteindre plus loin, et pour la majorité des personnes de frapper plus fort que les coups de poing. On peut leur reprocher de faireperdre l'équilibre. Mais précisément l'éducation du boxeur doit lui permettre d'être à son aise, lorsqu'il ne repose que sur une seule jambe

Enfin, ils ont le grand avantage d'habituer à apprécier des distances, un peu plus longues que celles des bras, à calculer l'approche de l'adversaire. A ce point de vue comme à celui de l'équilibre, ce sont d'excellents exercices d'adresse.

Nous n'envisagerons ici que les coups de pied donnés dans la ligne basse et jusqu'à hauteur de ceinture, estimant que les coups de pied haut, qui ont leurs avantages, doivent être réservés aux sportsmen et aux spécialistes.

On distingue :

1) Le coup de pied bas.

2) Le coup de pied chassé.

3) Le coup de pied de flanc.

1) *Coup de pied bas.* — Etude de la position de la garde (Il faut d'abord se mettre en garde) :

Mise en garde.

a) Faire un demi à droite, sur le talon gauche, la tête restant directe.

(1) Voir les nos 757 et suivants.

b) Porter le pied droit à environ 0m.50 en arrière, les deux talons sur une même perpendiculaire au front, les pieds en équerre.

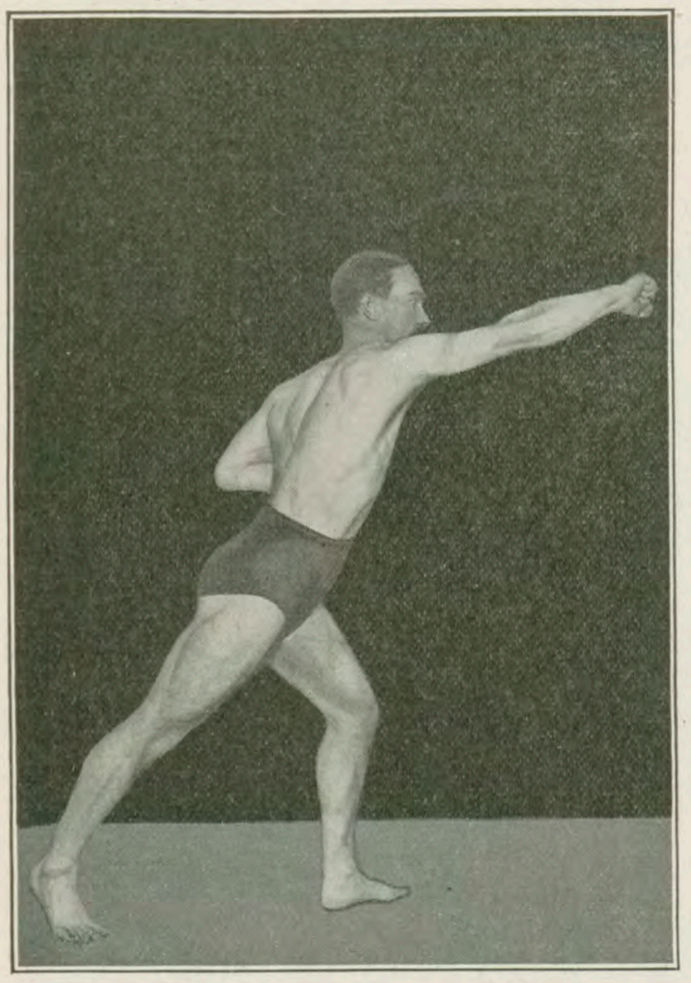
c) Fléchir légèrement les deux jambes, lecorps d'aplomb, les épaules presque effacées, la ceinture rentrée sans éxagération.

d) Monter le poing gauche à hauteur du menton, le bras gauche presque allongé, les ongles face à droite, le poignet dans le prolongement de l'avant-bras.

Monter le poing droit a hauteur du coude; l'avant-bras est à peu près horizontal, le poing détaché du corps.

Etude du coup de pied bas : (fig. 1).

1) Porter vivement la jambe droite, le plus loin possible en avant, la jambe étendue, la pointe du pied dirigée en avant et à droite, la jambe



(Fig. 7). Coup de poing demi-circulaire du bras avant (crochet). Le bras gauche est en position d'attaque et non de parade.

gauche fléchie, le corps incliné en arrière, les bras tombant le long du corps.

2) Revenir à la position de la garde.

Observations :

1) Pour s'exercer, on peut d'abord mettre les mains aux hanches.

2) Il faut, en portant le coup, faire face en avant c'est-à-dire avancer l'épaule droite.

3) Le coup doit partir de la *hanche* et non du genou.

4) Le coup doit être porté de façon à atteindre la jambe adverse au milieu du tibia, par la tranche de la semelle.

Bien entendu, il faut s'exercer dans les deux gardes.

Parade. — Elle consiste simplement à fléchir la jambe menacée, sur la cuisse, sans élever le genou.

2) *Coup de pied de flanc :*

Nous avons, en réalité, décrit un véritable coup de pied de flanc dans l'exercice du chapitre 3. Élévation de la cuisse fléchie extension de la jambe.

Il suffit de l'exécuter étant en garde :

1) Se redresser sur la jambe avant en pivotant sur le pied gauche et en élevant la jambe arrière dans la direction de l'adversaire, la jambe fléchie sur la cuisse, le pied étendu sur la jambe, tête directe.

Le corps, la cuisse, le genou, sont dans un même plan, qui aboutit au flanc de l'adversaire.

2) Etendre la jambe sur la cuisse et frapper avec la pointe du pied le flanc adverse.

Le genou n'a pas à bouger.

3) Revenir à la position 1.

4) Pivoter sur le pied avant pour replacer la jambe élevée à sa position arrière et reprendre la garde.

Remarque. — Dans tout ce mouvement, les bras n'ont pas à bouger.

3) *Coup de pied chassé :*

Ce coup, très brutal, est un excellent moyen de défense. Il se porte avec la plante du pied et peut très bien briser une jambe, si celle-ci est en porte-à-faux, c'est-à-dire légèrement étendue en avant.

Le coup se porte soit de la jambe avant, généralement en coup d'arrêt, soit de la jambe arrière.

Coup de pied chassé de la jambe avant (en garde) :

1) Elever le genou gauche et le ramener le plus possible vers le corps, jambe et pied fléchis.

Changer en même temps la garde des bras (fig. 2).

2) Porter le coup en étendant vivement la cuisse et la jambe (avec une légère extension du tronc (fig. 3).

3) Revenir au temps 1.

4) Reprendre la garde.

Remarque. — 1) Au temps 1, la jambe est dirigée de telle façon que le pied aille directement frapper la partie visée; plus le coup est porté haut, et plus la jambe doit se rapprocher de l'horizontale.

2) Pour les coups bas, qui sont le cas général, on fléchit légèrement la jambe d'appui en portant le coup.

Chassé de la jambe arrière (en garde) :

1) Pivoter sur la jambe avant et prendre avec la jambe arrière la position précédente (temps 1).

2) Porter le coup (temps 2).

3) Revenir à 1.

4) Reprendre la garde en arrière.

Parade. — Abattre le pied avec les deux mains. Ou pousser le talon vers l'extérieur pour faire tourner l'adversaire et le frapper à ce moment. Enfin esquiver la jambe si possible.

4) *Coup de pied de pointe ou direct* :

C'est le coup de pied ordinaire, il est très brutal quand il est porté dans l'abdomen, à tel point qu'il est interdit dans tous les assauts. C'est donc un bon moyen de défense, mais il déséquilibre complètement. Il doit être porté très rapidement.

En garde :

1) Elever la jambe droite fléchie, pied en extension.

2) Porter le coup par la pointe en étendant vivement la jambe et en penchant le corps en arrière, les deux bras tombant le long du corps.

3) Revenir au temps 1.

4) Reprendre la garde.

Parade. — Abattre le pied avec les deux mains.

Coups de poing. — Les principaux coups de poing sont :

1) Le coup de poing direct.

2) Le coup de poing demi-circulaire.

Coup de poing direct:

Il s'exécute du bras avant, surtout comme feinte ou coup d'arrêt et du bras arrière, coup plus vigoureux, et même plus rapide.

Coup de poing du bras avant (en garde) :

1) Retirer le poing gauche à hauteur du mamelon et faire une légère torsion du tronc à gauche.

2) Chasser en avant le tronc et l'épaule, par une extension de la jambe arrière et une détorsion du tronc, l'épaule droite bien effacée. En même temps, le bras et l'avant-bras gauche s'étendent.

Porter le coup à hauteur de ceinture, de poitrine, de figure. (fig. 4).

3) Reprendre la garde.

Coup de poing du bras arrière. — (En garde) :

1) Retirer le poing arrière à hauteur du mamelon, le coude baissé, l'épaule effacée.

2) Lancer le coup par une extension de la jambe arrière et une torsion du tronc à gauche, bras et poignet bien tendus (fig. 5).

Le poing gauche est retiré comme il vient d'être indiqué pour le droit.

3) Reprendre la garde.

Parades 1) Par une simple opposition du bras avant pour faire dévier le coup.

2) En même temps toujours prendre avec l'autre bras, la position d'attaque, c'est-à-dire, préparatoire à un coup de poing.

Coup de poing circulaire. (Swing):

1) *Du bras arrière.*

1) Retirer le bras en arrière et à droite, bras à peine fléchi, bras, avant-bras, poignet à peu près dans un plan horizontal.

2) Porter le coup, en ramenant épaule, bras, avant-bras, en avant par une torsion et une inclinaison du tronc à gauche (fig. 7).

En même temps, faire une esquive de la tête à gauche, en se protégeant de la main gauche portée en avant, sans cesser de regarder l'adversaire.

Coup de poing demi-circulaire. (Crochet).

2) *Du bras avant.*

Même principe, même exécution (fig. 8). Mais: 1° Le bras est, plus fléchi; 2° Le coup est porté, plus par l'épaule en « rentrant dans l'adversaire »

Parade 1) Opposition du bras en tête.

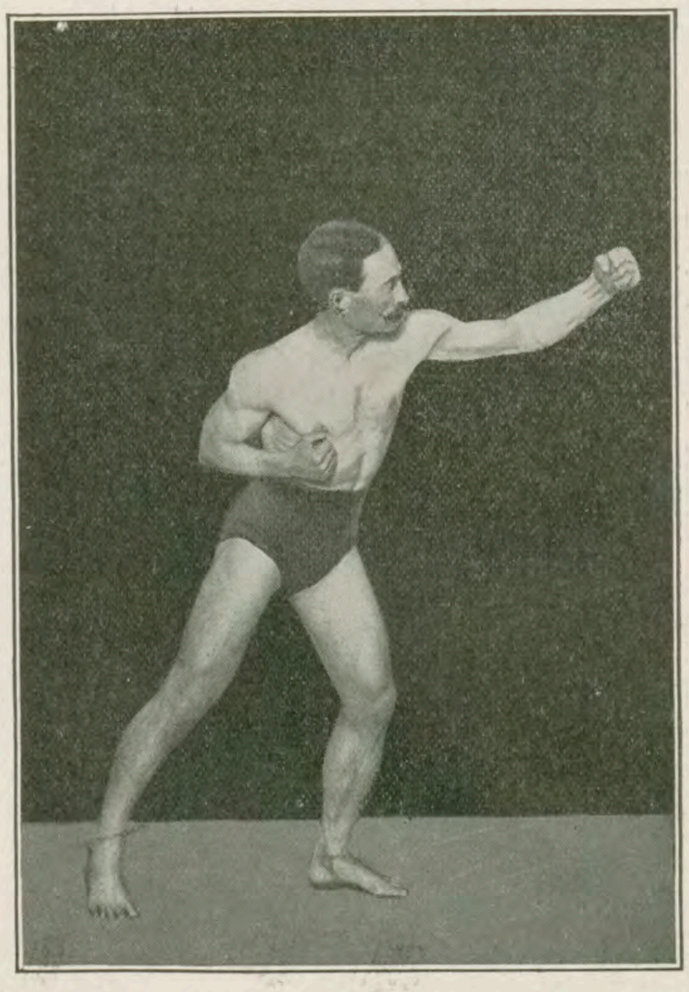
2) Rabattre l'avant bras, coude levé, si le coup arrive en ceinture.

Ces coups, sont de vrais coups de boxe anglaise, et nous amènent au corps-à-corps, dans lesquels on peut pratiquer les uppercuts : coups de bas en haut sur le menton, les crochets, le martelage des côtes, etc. etc.

Nous préfèrons dès l'arrivée au corps-à-corps, les essais de jiu-jitsu.

Néanmoins, il faut s'exercer à quelques prises de lutte.

Prise de lutte. — Nous indiquerons ici la plus simple: La prise au corps. Il faut saisir l'adversaire à bras-le-corps, le plus bas possible, afin d'immobiliser sa cage thoracique, en lui serrant les côtes



(Fig. 8). Coup de poing circulaire du bras arrière (swing).

inférieures ; en même temps le soulever légèrement, et appuyer violemment son menton contre sa poitrine, pour l'empêcher de respirer, et lui faire plier les reins.

Croc en jambe. — Le classique croc en jambe exécuté en même temps que cette poussée en arrière est excellent.

Résumé : 1) Serrer les reins.

2) Pousser du menton sur la poitrine.

3) Croc en jambe.

Parade : Placer les deux mains sous le menton, ou sur la figure, et repousser l'adversaire.

Jiu-jitsu. — Le jiu-jitsu est en somme, la science du déséquilibre, et de l'utilisation des leviers humains, et des points sensibles de l'organisme. pour réduire un adversaire sans grande dépense de force musculaire. C'est bien une science, et nous ne pouvons avoir la prétention de l'apprendre à nos lecteurs.

Signalons leur seulement quelques préliminaires et quelques coups intéressants.

1) L'entraînement au jiu-jitsu, consiste dans toute une série d'exercices d'oppositions deux à deux, dans lesquelles le sujet s'efforce à vaincre la résistance acharnée de son adversaire, c'est la méthode de *l'effort physiologique* opposée à notre méthode rationnelle, qui cherche à l'éviter.

On s'exerce ainsi : poignet contre poignet, bras contre bras, épaule contre épaule.

C'est un rude entraînement du cœur et des artères.

2) Le jiujitsant doit apprendre à *tomber* de toutes manières, sans se faire mal. En avant, en arrière, sur le côté. Il se reçoit sur les avant-bras, sur l'épaule, sur la tête, ou mieux, sur les deux épaules, en esquivant le choc de la tête.

3) Il s'exerce à résister à l'étranglement, qui joue un très grand rôle dans son art, par la contraction énergique des muscles du cou.

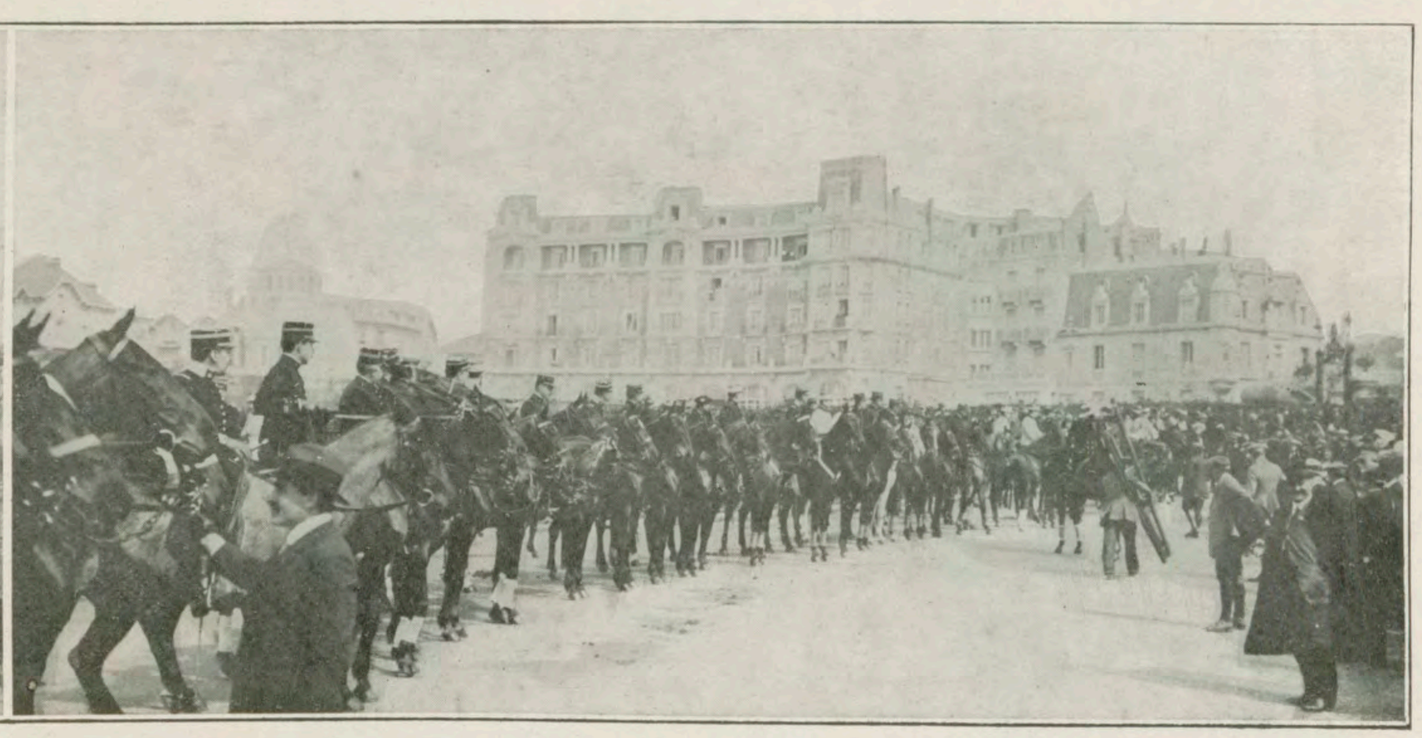
4) Il se masse les os par des coups répétés, qui abolissent peu à peu la sensibilité osseuse, très gênante dans les chocs et les clefs.

Ceci fait, il aborde les déséquilibres.

(A suivre.) H. MIRVILLE.

LE RAID HIPPIQUE BIARRITZ-PARIS

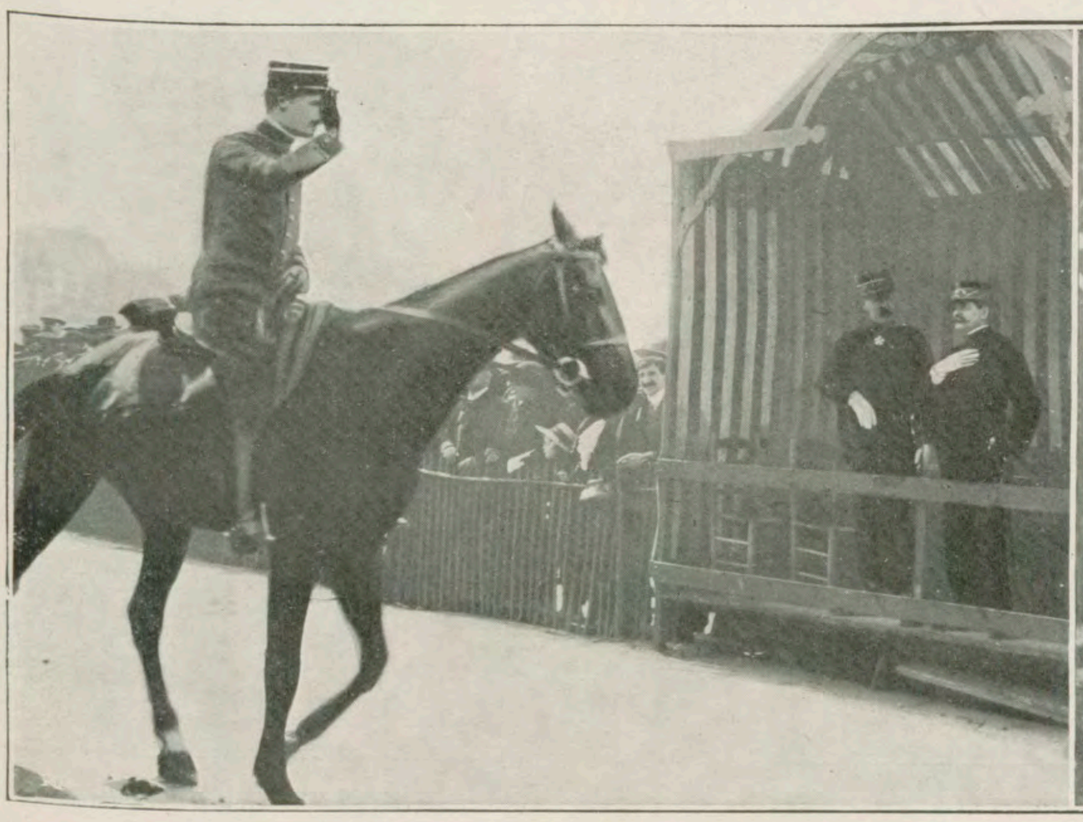
LES DERNIÈRES FORMALITES
Les concurrents du raid hippique Biarritz-Paris vont prendre leur carnet de route à l'Hôtel de Ville de Biarritz.



LA REVUE DES CONCURRENTS
Les 80 concurrents du raid Biarritz-Paris prirent le départ à Biarritz le 18 avril pour la première étape de 185 kilomètres à couvrir en trois jours jusqu'à Bordeaux à allure non libre. A partir de Bordeaux, l'allure devenait libre jusqu'à l'arrivée.

LE DÉPART A BIARRITZ
Après l'étape Biarritz-Bordeaux, les engagés du raid hippique s'attaquèrent au long ruban de route de 550 kilomètres qui sépare Bordeaux de Paris.

LES CONCURRENTS QUITTENT BIARRITZ
Trois concurrents seulement abandonnèrent au cours de la première étape, par suite d'accidents qui empêchèrent leurs montures de continuer.



LE SALUT A LA COMMISSION
Avant de prendre le départ, les concurrents du Raid hippique Biarritz-Paris (735 kilomètres) vont saluer les généraux de la commission militaire.

A LA FIN DE LA PREMIÈRE ETAPE
Le raid Biarritz-Paris, qui commença le 18 avril pour se terminer le 28, prouva la valeur de nos officiers de complément et la résistance des chevaux.

LES VAINQUEURS DU RAID HIPPIQUE

L'ARRIVEE A VERSAILLES

Les arrivées se succédèrent à Versailles avec une rapidité qui étonna les organisateurs, même les plus optimistes.

LE SOUS-LIEUTENANT CRESPIAT, PREMIER

Le sous-lieutenant Crespiat, premier du raid Biarritz-Paris, est arrivé le 24 avril, à 3 h. 25, ayant marché à 160 kilomètres par jour en moyenne.

LE CAPITAINE NATHAN, TROISIÈME

Le capitaine Nathan, troisième de la grande randonnée, a fait son entrée à Versailles, le 24 avril, à 7 h. du soir. Moyenne par jour : 153 kil.

LE CAPITAINE LEBRUN, DEUXIÈME

Le capitaine Lebrun a pris la deuxième place, arrivant le 24 avril à 6 h. 50. Les vainqueurs étaient en avance de près de trois jours sur l'horaire probable.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.